2/2019 Februar/**März** € 8,90

Fr 14,20
Jetzt neu

A: € 9,80; CH: sFr 14,20; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 106

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

4 198450 008908 02

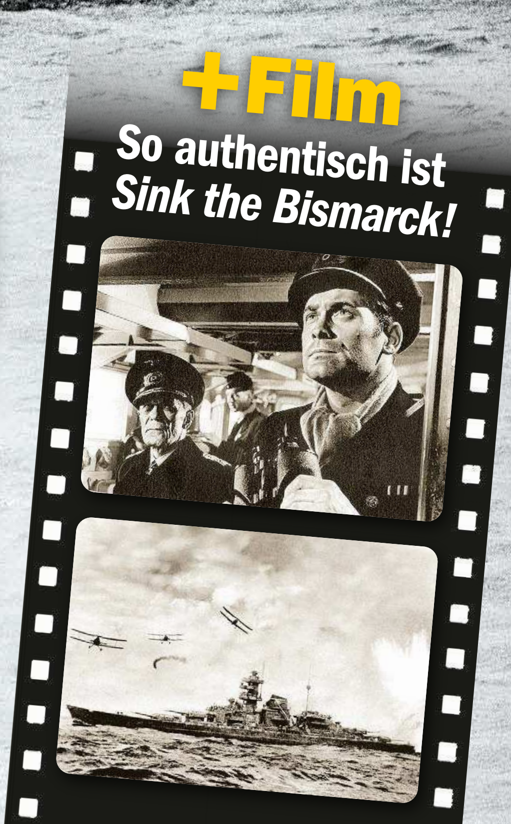
Englands Stolz

Hightech-Darstellung der *HMS Hood* zum Ausklappen



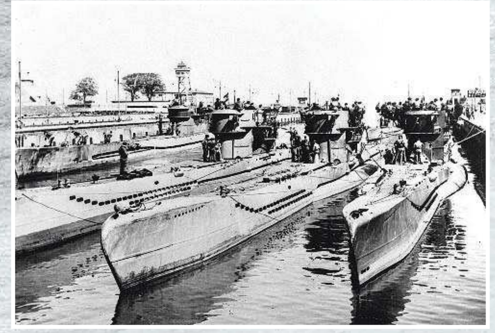
Der verwundbare Gigant

HMS Hood



+Film

So authentisch ist *Sink the Bismarck!*



U-Bootbau ab 1943: Wie Dönitz die Alliierten bezwingen wollte



Fotoporträt: das älteste Walfang-Segelschiff *Charles W. Morgan*

Liebe Leserinnen und Leser,

kurz vor Weihnachten platzte die Bombe: Verteidigungsministerin Ursula von der Leyen hat die kostenintensive Sanierung des Segelschulschiffes *Gorch Fock* vorerst auf Eis gelegt. Die ursprünglich veranschlagten zehn Millionen Euro sind auf kaum mehr zu verantwortende 135 Millionen Euro geklettert (und die Kosten steigen weiter), von denen mehr als die Hälfte, nämlich 69,5 Millionen, bereits bezahlt wurden. Für ein Instandsetzungsprojekt wohlgemerkt, das von Beginn an unter keinem guten Stern stand, weil sich unter anderem die Frage stellte, ob eine so umfangreiche Reparatur des 1958 in Hamburg vom Stapel gelaufenen Oldtimers überhaupt noch lohne. Die tödlichen Unfälle 2010, 2008 und 2002 taten ein Übriges, um der *Gorch Fock* zu Negativschlagzeilen zu verhelfen.

Jetzt liegt das Schiff entkernt im Dock, der nackte Stahlrumpf ohne Masten und Aufbauten bietet ein Bild des Jammers. Dieses traurige Bild wird zu allem Überfluss durch einen Korruptionsfall in der Rechnungsprüfungsstelle komplettiert. Es kommt also viel zusammen. War die *Gorch Fock* bisher nur ein Fall für die Elsflether Werft und das Ministerium, so beschäftigt sie jetzt auch die Staatsanwaltschaft – und den Bundesrechnungshof, der jeden noch so kleinen Vorgang besonders sorgfältig prüfen wird.

Noch ist nichts verloren, aber das endgültige Aus der Bark ist keine Utopie mehr. Und dann? Da schon zu viel Geld in den ausgeführten Arbeiten steckt, scheidet ein Neubau wohl aus. Also gänzlicher Verzicht auf das Segelschulschiff der Deutschen Marine? Weshalb eigentlich nicht?

Eine Bark ist zwar schön, aber ist sie nicht auch ein bisschen aus der Zeit gefallen? Letztlich muss man sich die Frage nach Sinn und Unsinn eines Seglers in modernen maritimen Streitkräften stellen. Sicher: „Um die *Gorch Fock* beneiden uns mit Recht viele Marinen“, wie Flottillenadmiral a. D. Jürgen Mannhardt hervorhebt, der 2007 bis 2010 als Kommandeur der Marineschule Mürwik Vorgesetzter der *Gorch-Fock*-Schiffsführung war. Und: „Ein Großsegler schweißt die jungen Leute zusammen; gemeinsam trotzen sie den Elementen. Jeder Einzelne wächst an Körper und Seele, erfährt seine eigenen Grenzen, Stärken und Schwächen“, sagt Kapitän zur See a. D. John Krishna Schamong, 1997 bis 2001 Kommandant der *Gorch Fock*.

Und sonst? Wenn es außer Tradition (die Bark ist beispielsweise Patenschiff von Hamburger Bürgerschaft und Senat), Repräsentation, Ausbildung, Kameradschaft und Seefahrerromantik sowie den Neid anderer Marinen keine weiteren stichhaltigen Argumente für einen Neuanfang gibt, wird das Gegenargument unkontrollierbarer Kosten, deren Explosion ein eigener Skandal ist, erdrückend sein in einem stets aufs Äußerste angespannten Ministerium. Dessen ist sich die Verteidigungsministerin, der offenbar durchgehend wichtige Informationen und Zahlen vorenthalten wurden, vollauf bewusst.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht Ihr

Guntram Schulze-Wegener



Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän d. R., Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



Ob die Sonne über dem Segelschulschiff *Gorch Fock* auf- oder untergeht, liegt im Auge des Betrachters
Foto: picture-alliance/Reuters

INHALT


TITELTHEMA

BLICKFANG: Die *HMS Hood* versprach als schnelles Schlachtschiff eine Quadratur des Kreises. Tatsächlich musste der Stolz der Navy dafür an anderen Stellen Abstriche hinnehmen – mit fatalen Folgen. Hier ist das Schiff in Scapa Flow zu sehen

Foto: Interfoto/Friedrich

MIGHTY HOOD

Die Royal Navy setzt Maßstäbe

1915 forderte der Erste Seelord Admiral of the Fleet John Fisher ein schnelleres und schwächer gepanzertes Großkampfschiff. Von den vier geplanten Einheiten der Admiral-Klasse stellte die Führung nur die *Hood* in Dienst. Mit Konstruktionsfehlern, die nie ganz behoben wurden

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

5 kurze Fakten

ZEIT:	1916–1941
EINSÄTZE:	Atlantik, Mittelmeer
GRUND:	Schlachtkreuzer-Neubau
GEGNER:	Deutsches Reich
EREIGNIS:	Erster Weltkrieg, Zweiter Weltkrieg

23

ELEGANT UND STARK: Die *Hood* war das einzige Schiff der neuen aus vier Einheiten bestehenden Admiral-Klasse, das fertiggestellt wurde

Foto: ullstein bild – Granger, NYC


STRATEGIE & TAKTIK

Der Weg zum „Flottenbauprogramm 43“

Alles für die U-Boote!

S. 12


FILM

Mai 1941: *Die letzte Fahrt der Bismarck*

Der Schrecken der Royal Navy

S. 36


PERSÖNLICHKEITEN

Stürmisch und temperamentvoll, aber immer mit einem Plan

Tordenskiold!

S. 50


SPURENSUCHE

VON DER UNTERWESER IN DIE WELT

Windjammer, Wale und Werften

S. 60


AKTUELL

DAS HAT DIE DGZRS 2018 GELEISTET

Mehr als 340 MENSCHEN gerettet!

S. 68


FOTOPORTRÄT

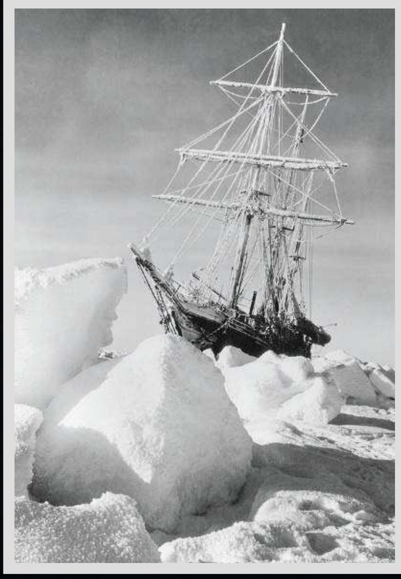
Charles W. Morgan – weltweit das älteste Walfangsegelschiff

„Wal, da bläst er!“

S. 74

Titelbild: Nach mehrmonatiger Patrouillenfahrt vor der Küste Spaniens läuft die *HMS Hood* 1937 in den Hafen von Portsmouth ein

Titelfotos: SZ-Photo/Scherl, Thomas Schmid/www.3dhistory.de, ullstein bild – ullstein bild, picture-alliance/Scanpix Denmark, picture-alliance/Mary Evans Picture Library (2)



Im Eis erstarrt

281 Tage widerstand die *Endurance* den Polargewalten

Wie eine Mandel in einem Stück Schokolade lag die dreimastige Schonerbark von Januar bis November 1915 im Packeis des Weddell-Meeres, dann zerbrach sie unter dem Druck der Massen. Das Expeditionsteam unter Leitung von Ernest Shackleton hatte sich rechtzeitig auf eine Eisscholle retten können, der Kapitän der *Endurance*, Frank Worsley, hielt das Ende des Schiffes in seinem Tagebuch fest und schloss mit den Worten: „She's gone, boys". Shackleton hatte im August 1914 den Hafen von Plymouth zur Fahrt in die Antarktis verlassen, lag 1915 fest und erreichte in Rettungsbooten und einer navigatorischen Meisterleistung Elephant Island ohne Verluste. Von dort aus brach er mit sechs Mann Richtung Südgeorgien auf und holte Hilfe, um die restlichen Männer zu retten. Dass auch dies gelang, war eine unvergleichliche seemännische Ausnahmeleistung (mehr zur Expedition auf Seite 73). *AK*



Fotos: Interfoto/Underwood Archives; picture-alliance/Everett Collection

Glattdeckkorvetten und später Kreuzer IV. Klasse nahmen als „Auslandskreuzer“ nationale Interessen wahr

Serie Deutsche Schiffe

Für Kaiser und Vaterland

Die Auslandskreuzer im 19. Jahrhundert

Mit dem Erwerb von Kolonien war das Deutsche Reich spät dran, aber nicht zu spät. Als sich Kaiser Wilhelm I. und Bismarck dazu durchrangen – auch, um den immer lauteren Stimmen des Bürgertums Gehör zu verschaffen –, musste man die nötigen Instrumente dafür zur Verfügung stellen: Schiffe. Schutz deutscher Interessen in überseeischen Gebieten und Präsenz auf den Meeren der Welt waren die Aufgabe von Auslandskreuzern, deren Bau in den 1870er-Jahren Fahrt aufnahm. Den Glattdeckkorvetten *Ariadne* und *Luise* folgten die 1879/82 gebauten Schiffe der *Carola*-Klasse und 1882/86 die Glattdeckkorvetten *Alexandrine* und *Arkona*. Von den zeitgenössischen Kreuzerkorvetten unterschieden sie sich nur hinsichtlich geringerer Größe, leichterer Bauweise und schwächerer Bewaffnung.

Mit *Schwalbe und Sperber* baute die Kaiserliche Werft in Wilhelmshaven erstmals den als Kreuzer IV. Klasse bezeichneten Typ mit reduzierter Takelage. Da sich diese Klasse sehr gut bewährte, entstanden zusammen mit Blohm & Voss in Hamburg dann in den Jahren 1888 bis 1895 Bussard, Falke, Seeadler, Condor, Cormoran und Geier mit neun Offizieren sowie 152 Mann Besatzung und einer Bewaffnung von immerhin acht 10,5-Zentimeter-Geschützen, fünf Revolverkanonen und zwei Torpedorohren. Sie waren übrigens so getakelt, dass bei der oft schlechten Kohleversorgung im Ausland bei günstigen Winden längere Strecken unter Segel zurückgelegt werden konnten. AK

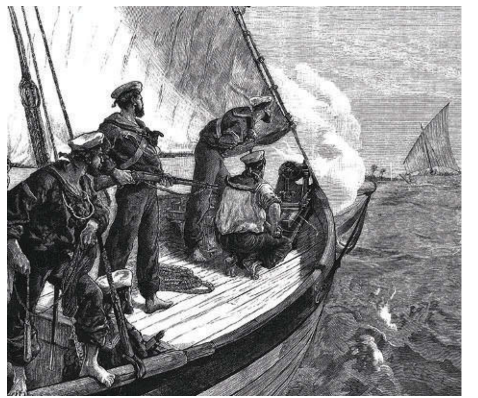
Foto: Sammlung GSW

5.000 Jahre Seefahrt

Gegen den Sklavenhandel

Menschlichkeit statt Ausbeutung

Das mörderische Geschäft mit Sklaven, die unter erbärmlichen Umständen zum Zielort verschifft wurden, gab den Europäern bis Mitte des 18. Jahrhunderts keinen Anlass, gegen die unmenschliche Praxis aufzubegehren. Erst unter dem Einfluss namhafter Philosophen der Aufklärung begann sich ein Sinneswandel abzuzeichnen. Aber nicht nur aus ethischen und moralischen Beweggründen nahm die Ächtung zu, sondern auch aus ökonomischen. Der Schotte Adam Smith wies nach, dass Sklaverei eine völlig ineffiziente Arbeitsform sei. Auch der britische Politiker William Wilberforce kämpfte leidenschaftlich gegen den Menschenhandel, doch erst nach und nach traten entsprechende Gesetze in Kraft. Brasilien war 1888 das letzte Land, das den atlantischen Sklavenhandel verbot. *AK*



Im 19. Jahrhundert setzten viele Nationen zunehmend Patrouillen gegen Sklavenschiffe ein, um den Menschenhandel zu unterbinden

Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

Hätten Sie's gewusst?

„Kuttel Daddeldu" des in Marinekreisen bestens bekannten Dichters Joachim Ringelnatz war Sinnbild des trinkfesten und knurrigen, aber gutmütigen Seemanns.

Vor 100 Jahren, am 17. Februar 1919, wurde Vizeadmiral Maximilian Rogge Chef des Reichsmarineamtes.

Und vor 150 Jahren, am 18. Februar 1869, wurde in Hamburg der Deutsche Nautische Verein gegründet.

Der Schweizer Physiker Auguste Piccard tauchte im Jahr 1962 mit dem von ihm entwickelten Gerät *Bathyscaph* im Tyrrhenischen Meer 3.150 Meter tief.

„Lurrendreherey" war eine im Seerecht gebräuchliche Bezeichnung für alle Arten von Veruntreuung und Betrügereien auf Schiffen.



Die Lieder vom Seemann „Kuttel Daddeldu" zählen zu den größten Erfolgen des Schriftstellers und Kabarettisten Joachim Ringelnatz

Foto: picture-alliance/dpa

Aus der Kombüse

Heute: Siebenstöckiger Turm



Ob es mehr als nur zwei „Siebenstöckige Türme" pro Bukanier waren? Jedenfalls ist man satt und zufrieden …

Foto: picture-alliance/akg-images

Die Bukaniere oder auch Boucanniers waren bekanntlich zu Beginn des 17. Jahrhunderts Hispaniola-Siedler meist französischer Herkunft und machten später als Freibeuter die Meere unsicher. Sie selbst bezeichneten sich als „Brüder der Küste", was sich nicht zuletzt auch auf ihrem Speisezettel bemerkbar machte. Dank ständiger Küstennähe sicherten sie sich verhältnismäßig frische Zutaten – steinharten Schiffszwieback, madiges Fleisch oder fauliges Wasser kannten sie nicht. Geräuchertes Boucanfleisch (benannt nach dem indianischen Räucherrost Boucan, daher ihr Name!), Eier, Paprika, Maismehl, Hülsenfrüchte, Zwiebeln, Knoblauch und Öl waren immer dabei, und daraus bauen wir uns jetzt den „Siebenstöckigen Turm": Auf eine Tortilla eine Rauchfleischscheibe, Zwiebel, Paprika, Spiegelei und Knoblauch aufschichten, mit einer Tortilla abdecken und mit Soße übergießen. Zwei Türme pro Person sind nicht zu wenig; dazu ein leichter Weißwein. Guten Appetit! *GSW*

Zutaten (für 4 Personen)
2 Tortillas
1 Rauchfleischscheibe (100 g)
½ Zwiebel (in Scheiben)
½ Paprika (in Streifen)
2 Knoblauchzehen (fein gehackt)
1 Spiegelei
Pfeffer- oder Chilisauce

Buchtipps

Faszination „Kieler Woche"

Ein Bild- und Reportageband

Wer ernsthaft Regatta segelt, will, nein, muss irgendwann zur „Kieler Woche". Mit 4.000 Teilnehmern in knapp 30 Klassen und Gruppen ist sie die größte Regatta der Welt. Alljährlich findet sie in der „letzten vollständigen Juniwoche" statt. Der bekannte Kunst-, Architektur- und Ozean-Fotograf Heinrich Hecht und der Autor Hans-Harald Schack vermitteln die Faszination dieser traditionsreichen Regatta in ihrem opulenten Bildband (30 mal 24 Zentimeter). Die Autoren schildern keine Regatten und referieren keine Ergebnisse. Stattdessen zeigen sie in großartigen Bildern und knackigen Reportagen die Vielseitigkeit der Regattawoche auf – von den Akrobaten im 49er über die Folkeboot-, Klassiker- und Seesegler bis zu den unzähligen Jollenseglern zwischen zwölf und über 70 Jahren. *Stephan-Thomas Klose*



Hecht, Heinrich/Schack, Hans-Harald: *Kieler Woche – die größte Regatta der Welt*. Deutsch/Englisch, 216 Seiten, 39,95 Euro

Foto: Hecht Photography

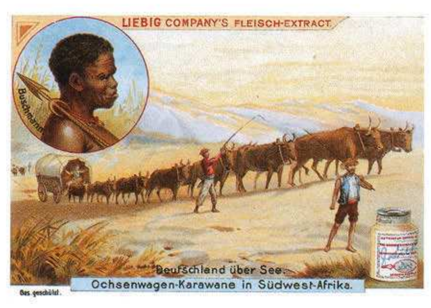
Brauchtum

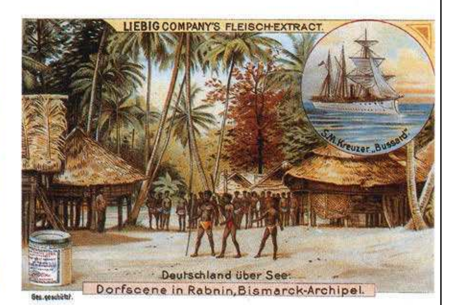
Deutschland über See

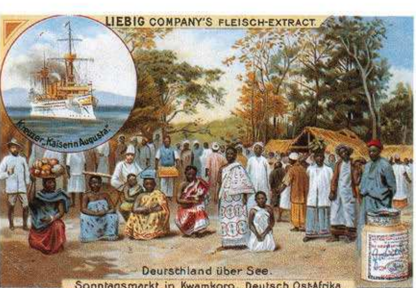
Liebigs Bilder zum Sammeln

Justus von Liebig kannte im Kaiserreich jeder, denn er war nicht nur ein bekannter Chemiker, sondern entwickelte ein ebenso gesundes wie nahrhaftes Fleischextrakt. Seit 1872 brachte der umtriebige Unternehmer beliebte Sammelbildchen zu allen erdenklichen in der Zeit stehenden Motiven heraus, darunter die Serie *Deutschland über See*, die bunte Szenen aus fünf deutschen Schutzgebieten und den diesbezüglichen Einsatz der Kaiserlichen Marine zeigt. *GSW*

Deutsche in Übersee











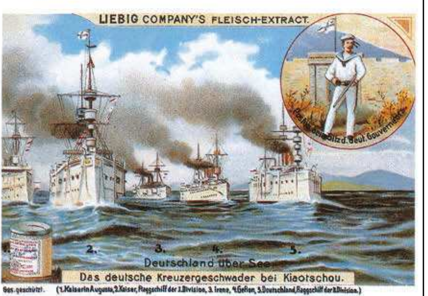


Foto: Sammlung GSW

Aktuell

Brisantes Erbe



Munitionssuche am Strand von Kühlungsborn

Bomben, Minen und Munition aller Art aus zwei Weltkriegen bevölkern Nord- und Ostsee. Dabei ereignen sich immer wieder Unfälle, wenn beispielsweise Laien an angespülten Kampfmitteln herumpfuschen. Und selbst vermeintliche Schmuckstücke wie Bernsteine können sich als gefährliche Hinterlassenschaften entpuppen: Phospohor ist Bernstein täuschend ähnlich, weswegen die Behörden Spaziergänger an den Ostseestränden auffordern, solche Fundstücke nicht in Mantel- oder Hosentaschen zu verwahren, sondern in Blechbüchsen, die sie im Zweifelsfall schnell wegwerfen können. Diese kleinen Phosphorstücke entstammen nämlich Brandbomben der Royal Air Force, die sich bei einer Temperatur von mehr als 34 Grad entzünden und Brandwunden hervorrufen können.

Aber auch unter Wasser lauern Gefahren, denn auf dem Meeresgrund hat sich das in den Sprengmitteln enthaltene TNT in hoher Konzentration abgelagert, wobei hier weniger deren Explosivität das Problem ist, sondern die Giftstoffe. Schalentiere und Fische könnten diese aufnehmen und so in die Nahrungskette weiterleiten. *AK*

Foto: picture-alliance/ZB

Fundstück

Angriffswaffe

Der Flottengründungsplan von 1867 präzisierte den Auftrag der noch jungen norddeutschen Bundesmarine – und war wesentlich offensiver ausgerichtet, als es die bisherigen Pläne der Preußischen Marine waren. Im Einzelnen sah Kriegsminister Albrecht von Roon vor: 1. Schutz und Vertretung des Seehandels Norddeutschlands auf allen Meeren und Erweiterung seiner Rechte und seiner Beziehungen. 2. Verteidigung der vaterländischen Küsten und Häfen an der Ost- und Nordsee. 3. Entwicklung des eigenen Offensivvermögens, nicht nur zur Störung des feindlichen Seehandels, sondern auch zum Angriff auf feindliche Flotten, Küsten und Häfen. Dafür waren neben Korvetten und Avisos Zukäufe aus England vorgesehen sowie der Bau von drei Panzerfregatten. GSW



Die in England gebaute Panzerfregatte *SMS König Wilhelm* lief 1868 vom Stapel

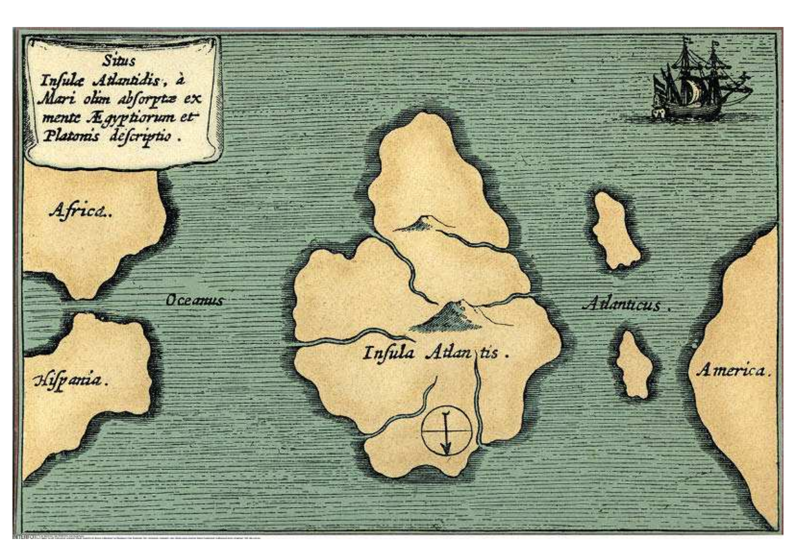
Gemälde: Olaf Rahardt

Seemannsgarn

Insel der Seligen

Mythos oder Wirklichkeit?

Sie steht als Synonym für ein unbeschwertes und paradiesisches Leben auf einem einsamen Eiland, wo häufig die Sonne scheint, es selten regnet und stürmt und nie schneit: Die „Insel der Seligen". Viele Seefahrer berichten darüber, doch eine geografische Zuordnung scheint schwierig zu sein. Sind Inseln gemeint, die schon längst versunken sind, wie etwa das sagenhafte Atlantis, das Platon erwähnte, oder die Kanaren, Azoren, Kapverden? Der griechische Philosoph Euhemeros nennt die Panchäischen Inseln, auf denen sogar gottähnliche Menschen leben sollen. Oder doch eher im Norden, wo englische Seeleute im 18. Jahrhundert von herrlich grünen Inseln schwärmten? Vielleicht ist aber alles ganz anders und die „Insel der Seligen" ist eine Wunschvorstellung, geboren nach monatelangen strapaziösen Fahrten durch sturmgepeitschte Meere, die nicht selten das Bewusstsein der Männer trübten und Phantasien anregten? Endlich irgendwo anzukommen, wo angenehmes Klima herrscht, Milch und Honig fließen und all das im Übermaß zu bekommen ist, was sie zu lange haben entbehren müssen? Diese Version hat auf der Suche nach der „Insel der Seligen" viel für sich. *AK*



Wie viele andere, kommt auch das sagenhafte Atlantis in die engere Auswahl als „Insel der Seligen"

Foto: Interfoto/Sammlung Rauch



Bei ihrer Atlantiküberquerung geriet die *Great Western* im Dezember 1844 in einen verheerenden Sturm

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Briefe an die Redaktion

Kreuzer Königsberg, Schiff Classic 6-2018

Dieser Kreuzer hatte nie abgeschrägte schwarze Schornsteinkappen, wie in der Zeichnung auf den Seiten 20/21 suggeriert. Nur der Leichte Kreuzer Karlsruhe hat sie bei Umbaumaßnahmen erhalten. Das Magazin *Schiff Classic*, das ich seit Langem abonniert habe, lese ich sehr gerne. Gerade auch die Vielseitigkeit macht die Reihe besonders interessant. Als ehemaliger Marineoffizier (Crew X/69) bleibt man so „am Ball". Weiter so! *Walter R. Verch, Hage*

Tschesme 1770, Schiff Classic 6-2018

Ein interessanter und auch gut bebilderter Artikel über den Seesieg der Russen über die Türken bei Tschesme. Die russische und (sowjetische) Marinegeschichte finde ich sehr spannend. Da gibt es viele Themen, die nicht so bekannt sind. Bitte mehr über den Osten. Ansonsten bin ich sehr zufrieden mit *Schiff Classic*. *Walter Habicht, Marburg*

Richtigstellung der Redaktion

Seeschlacht am Yalu 1894, Schiff Classic 6-2018
Der Autor Glenn Langeloh M. A. wurde versehentlich zum Dr. promoviert.

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: *Schiff Classic*,
Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.

Der Weg zum „Flottenbauprogramm 43“

Alles für die U-Boote!

Ausgerechnet im Mai 1943, als sich die Niederlage im U-Boot-Krieg abzeichnete, gelang es Admiral Dönitz, seinem Obersten Befehlshaber weitreichende Zusagen für die Marinerüstung abzutrotzen. Sein Argument: Gerade jetzt müssen die „grauen Wölfe“ wieder an den Feind!

Von Dr. Armin Kern



MASSE GEGEN MASSE: **1943 drohte die Atlantikschlacht verloren zu gehen. Mit einem ehrgeizigen Bauprogramm wollte Dönitz daher die U-Boot-Produktion drastisch steigern. Hitlers Reaktion war bemerkenswert**

Foto: picture-alliance/SZ-Photo

Nach großen Erfolgen der deutschen Unterseeboote in der ersten Kriegshälfte war es bei den bestehenden knappen Ressourcen nur eine Frage der Zeit, wann sich erste negative Vorzeichen bemerkbar machen würden.

Der U-Boot-Bau war bislang nicht favorisiert worden, der Kampf mit Unterseebooten besaß (noch) nicht jene Priorität, die ihr Befehlshaber Admiral Karl Dönitz gegenüber der Führung eingefordert hatte. Zwar verfügte die Kriegsmarine im Juli 1942 über 330 Boote, von denen aber nur 138 einsatzbereit waren (bei durchschnittlich drei Totalverlusten im Monat); Reparaturen, Erprobungen und Schulungen banden die anderen.

Das war alles in allem durchaus keine schlechte Bilanz, aber um die U-Boot-Offensive im Nordatlantik mit Konsequenz wieder aufzunehmen, bedurfte es der Konzentration aller verfügbaren U-Boote, die jedoch auch im Mittelmeer und im Nordmeer standen. Wegen der kritischen Lage in Afrika und Russland hatte Hitler verfügt, die alliierten Zufuhren nach Nordafrika und Russland stärker zu bekämpfen.

Das Problem, mehr Tonnage zu versenken, als der Gegner zu bauen imstande war, blieb der neuralgische Punkt, als Dönitz Ende Januar 1943 als Oberbefehlshaber der Kriegsmarine (und BdU in Personalunion) antrat. Zumal die Alliierten ihre Luftflotten immer effizienter einsetzten, um die Unterseeboote direkt zu bekämpfen und um Werften und Zulieferindustrie durch systematische Bombardements zu schädigen.

In den ersten Wochen seiner Amtszeit konnte Dönitz von Hitler beachtliche Zusagen für die Marinerüstung einholen – dem „Neuen“ mit seiner unverstellten Art und anders als der Traditionalist Großadmiral Erich Raeder überzeugter Nationalsozialist schenkte der „Führer“ offenbar uneingeschränktes Vertrauen. Schon Anfang Februar hatte Hitler dem frischgebackenen ObdM versichert, er werde für die U-Boot-Waffe alles tun, was möglich sei.

Optimistischer Beginn

Und auch vom Reichsmarschall und Oberbefehlshaber der Luftwaffe Hermann Göring, der mit Dönitz’ Vorgänger in ständigem Machtkampf um Ressourcen gestanden hatte, waren versöhnliche Töne zu vernehmen. Er wolle „jegliche Unterstützung durch Schaffung von Fernaufklärern für den U-Boot-Krieg zubilligen“. Was Dönitz zu diesem Zeitpunkt nicht wusste: Lediglich die Heinkel He 177 würde im Herbst 1943 für den Einsatz als Fernaufklärer frontreif sein.

Dönitz ging aus den ersten Besprechungen aber immerhin gestärkt hervor, weil er zusätzliche Arbeiter und Rohstoffe für den Bau der U-Boote verbuchen konnte: 45.000 Tonnen Eisen, die allerdings nur die weit klaffenden Lücken schlossen, aber nicht ausreichten, um die Zahlen zu steigern, was indes sein eigentliches Ziel war.



KONZENTRATION AUF DAS WESENTLICHE: Karl Dönitz war seit 30. Januar 1943 Oberbefehlshaber der Kriegsmarine und Befehlshaber der U-Boote in einer Person Foto: Interfoto/awkz

Hitler stimmt zu

Er verfolgte ein Stufenprogramm, an dessen Ende eine deutliche Steigerung der Bauvorhaben vor allem auf dem U-Boot-Sektor stand. Die Versenkungserfolge waren zwar noch immer recht beachtlich, hatten im Vergleich zum Jahr 1942 aber merklich nachgelassen. Die Schlussfolgerung war simpel, wie Dönitz in seinen Erinnerungen *Zehn Jahre und 20 Tage* herausstellt: „Es mussten entsprechend mehr Boote gebaut werden als bisher und sie mussten schneller gebaut werden“, was im Übrigen auch für Zerstörer und leichte Seestreitkräfte wie Schnell- und Räumboote galt.

Am 14. März stimmte Hitler in einem Zwiegespräch mit Dönitz zu, die U-Boot-Produktion hochzuziehen, weil er mehr und



NUR IN SILBER UND BRONZE: Die erst 1944 gestiftete U-Boot-Frontspange konnte an alle U-Boot-Besatzungen verliehen werden, die sich im Fronteinsatz bewährt hatten Foto: Interfoto/Hermann Historica



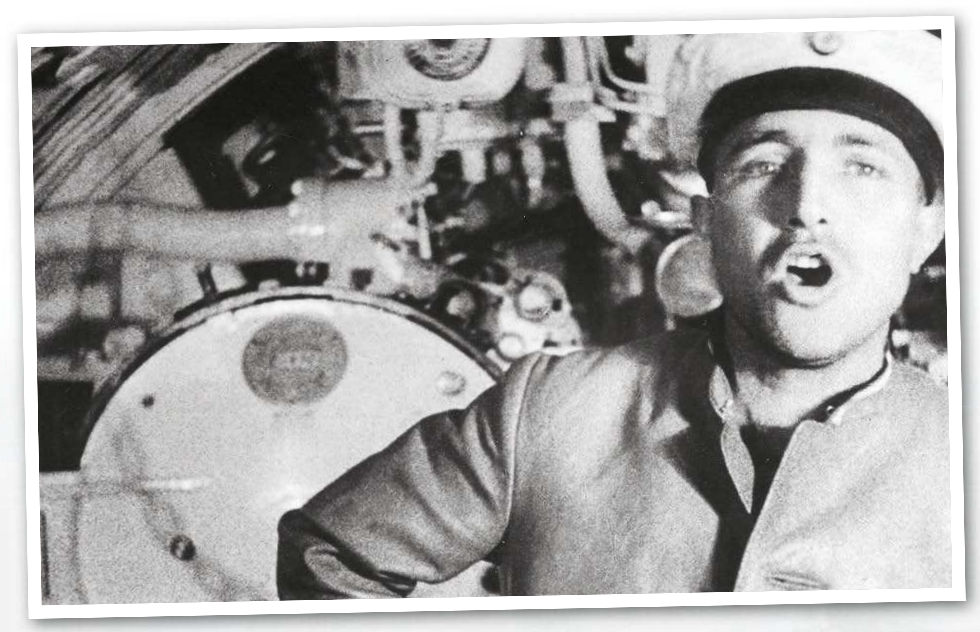
TREFFER: Deutsche U-Boote versenkten im Zweiten Weltkrieg 2.610 Handelsschiffe mit rund 13 Millionen Bruttoregistertonnen

Foto: Interfoto/ Antiquariat Felix Lorenz

mehr von der kriegsentscheidenden Bedeutung der Unterseeboote überzeugt war. Bis Ende 1943 sollten pro Monat 27 Boote vom Typ VII C vom Stapel laufen. Außerdem plante die Marineführung, den Bau der XX-Typen schrittweise zu steigern, sodass der Marine im 2. Halbjahr 1944 und im 1. Halbjahr 1945 monatlich 27 und im 2. Halbjahr 1945 30 VII-C-Boote sowie eine geringe Anzahl großer U-Boote zuliefen.

480 U-Boote!

Außerdem erhöhte das erweiterte Rüstungsprogramm den Bau von Schnellbooten von 24 auf 72 im Jahr und enthielt die jährliche Fertigungsquote von 18 Torpedo-, 74 Minensuch- und 72 Minenräumbooten, 300 Vorposten- und Sicherungsfahrzeugen sowie 38 Sperrbrechern und 900 Marinefährprähmen. Dazu brauchte Dönitz dauerhaft 30.000 Tonnen Stahl zusätzlich im Monat und insgesamt 55.000 Facharbeiter mehr. Schwere Überwassereinheiten (Schlachtschiffe, Schwere Kreuzer) waren nicht mehr geplant, sollten aber weiterhin im Einsatz stehen.



IM TORPEDORAUM: **Der Befehl lässt sich nur erahnen – „Rohr fluten"? – „Mündungsklappen öffnen"? – „Feuer"?** Foto: picture-alliance/SZ-Photo

FLOTTENBAUPROGRAMM 43*

U-Boote	480
Zerstörer	8
Torpedoboote	12
Schnellboote	108
Minensuchboote	100
Minenräumboote	96
Sperrbrecher	35
Mehrzweckboote	400
Fährprähme	900
Artillerieleichte	96
Torpedofangboote	15

* Fertigung: pro Jahr, Planungszeitraum: 5 Jahre

Wichtig bei diesem „Deal" war die enge Zusammenarbeit zwischen Karl Dönitz und Rüstungsminister Albert Speer, die am 23. März zusammentrafen. An Speer als dem Herrn über Mensch und Material in der Rüstungsindustrie kam keiner vorbei, der seinen Bereich aufbauen und erweitern wollte.

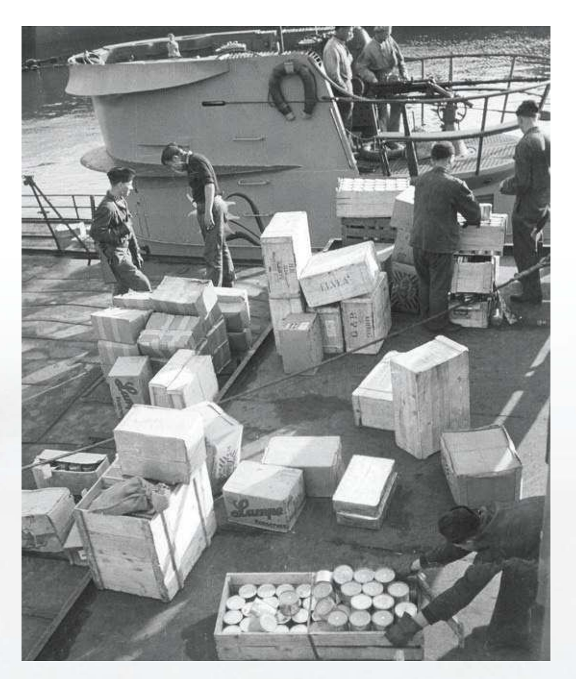
An jenem Tag erhielt Dönitz die nötigen Zusagen, entscheidend aber war ein anderes Versprechen, das der ObdM dem gerade einmal 38 Jahre alten Speer abrang: Speer stellte das U-Boot-Programm mit den Prioritäten des Heeres, also dem Panzerbau, gleich! Dönitz' Leistung war unbestritten. Er hatte in nur einem Vierteljahr die höchste Rüstungspriorität für die Marine eingeworben und nicht nur bei Hitler in jeder Hinsicht überzeugend gewirkt, sondern auch beim Rüstungsminister, zu dem er aus guten Gründen stets Kontakt hielt.

Schlagende Argumente

Am 11. April 1943, einem Sonntag, hielt Dönitz einen Vortrag vor Hitler. Es war ein entscheidender Termin, denn bevor er das erweiterte Marineprogramm umsetzen konnte,



TÖDLICHER ANGRIFF: Ab der zweiten Kriegshälfte fielen immer mehr deutsche U-Boote den Wasserbomben zum Opfer Foto: Interfoto/Science & Society/Past Pix



VOR DER FEINDFAHRT: Die deutschen U-Boote liefen 1939 bis 1945 zu mehr als 3.000 Unternehmungen aus – eine logistische Meisterleistung Foto: picture-alliance/SZ-Photo

musste der „Führer“ erst grünes Licht geben. Die schmerzlichen U-Boot-Verluste (Februar: 19, März: 15, bis zum 11. April bereits weitere sechs Boote) nahm der ObdM als Basis für seinen Lagebericht – und traf mit den Hiobsbotschaften einen blanken Nerv Hitlers.

Dönitz versicherte, er strebe ein „allmähliches Ausbluten des Gegners hinsichtlich seiner Tonnage“ an. Die Herangehensweise gefiel Hitler (ein Wort wie „Ausbluten“ wäre Raeder nie über die Lippen gekommen), und wie Dönitz weiter argumentierte, überzeugte ihn vollends: „Meine große Sorge ist daher, dass der Ubootkrieg ein Fehlschlag wird, wenn es uns nicht gelingt, dieses Mehr zu versenken, was über der Neubaumöglichkeit des Gegners liegt.“ Dann legte er Hitler den Bauplan mit dem Hinweis vor, er enthalte keine utopischen Zahlen, sondern nur die für diesen Seekrieg unbedingt notwendigen materiellen Forderungen.

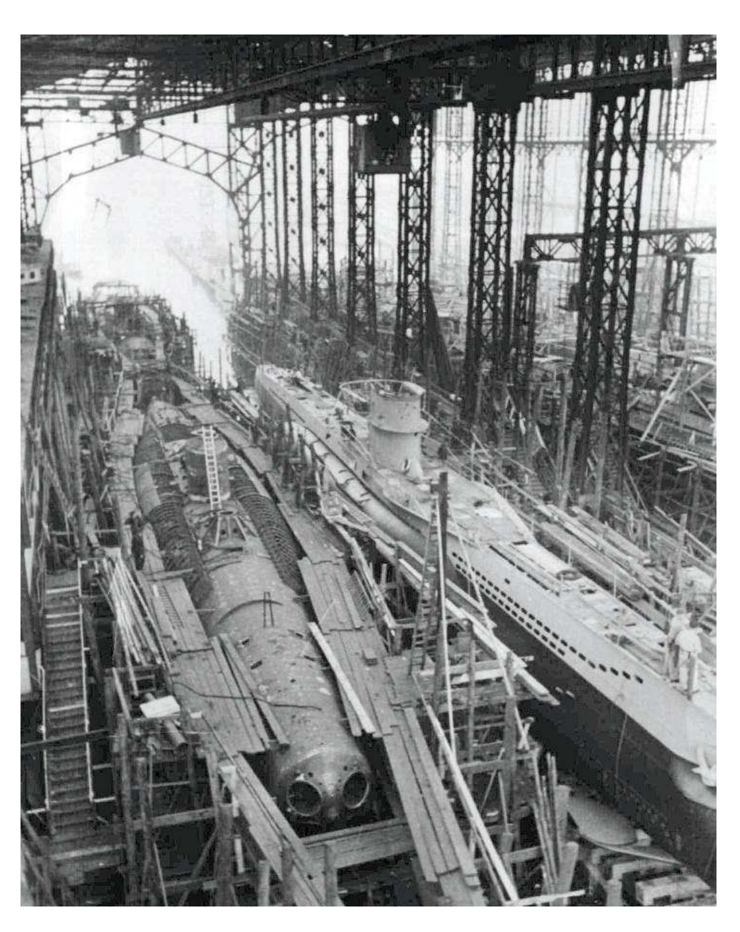
> „Der Führer stimmt dem zu“
> „Der Führer stimmt den Ausführungen durchaus zu“
> „Der Führer stimmt den Ausführungen sehr zu“
>
> Hitlers Reaktionen in der Lagebesprechung mit Dönitz am 31. Mai 1943

Der „Führer“, der die U-Boote der Kriegsmarine als unabdingbares Instrument im Kampf gegen die Westalliierten anerkannte, war einverstanden. Die Masse des Heeres band der Ostfeldzug, und die Luftwaffe hat-

ENORME VERLUSTE: Von 859 deutschen Frontbooten gingen 757 verloren, 30.000 von 40.000 U-Boot-Fahrern blieben auf See Foto: picture-alliance/SZ-Photo



HERR DES STAHLS: Rüstungsminister Albert Speer, der sich hier von Korvettenkapitän Viktor Schütze an Bord eines U-Bootes instruieren lässt, verantwortete die Materialzuteilungen
Foto: Interfoto/Austrian National Library/Weltbild



AUF HOCHTOUREN: Der anvisierte Bau von 40 U-Booten pro Monat bedeutete eine äußerste Auslastung der Werftkapazitäten
Foto: Interfoto/Austrian National Library/Weltbild

te immer mehr damit zu tun, das Reich gegen anglo-amerikanische Luftangriffe zu verteidigen. Was noch blieb, um Amerikaner und Engländer nachdrücklich zu schwächen, waren die U-Boote.

Dönitz stand in den folgenden Wochen ein harter Kampf um die Rohstoffzuteilung bevor. Aber da er das Einverständnis des obersten Befehlshabers besaß und die Rücknahme einer Anordnung von höchster Stelle im Hitlerstaat kaum denkbar war, blieb er zuversichtlich, alle Mittel in die Hand zu bekommen, um das erweiterte Programm zu realisieren, aus dem schließlich das „Flottenbauprogramm 43“ erwuchs.

Alles oder nichts

Seines Sieges im Materialpoker sicher, ging der Oberbefehlshaber der Marine nun noch einen Schritt weiter und schlug Hitler vorzu, gleich auf 40 Boote im Monat zu gehen oder das U-Boot-Programm vom 11. April ganz fallen zu lassen. Er wusste dabei sehr genau, dass das Prinzip des „Alles oder nichts“ eines der Hitler'schen Prinzipien war, die er lediglich kopieren musste.

Nach Abstimmung mit Speer, der den nötigen Stahl für den Bauplan „irgendwie“ beschaffen wollte, trafen beide am 31. Mai 1943 zu einer Lagebesprechung zusammen. Ein denkbar ungünstiger Augenblick, wie es schien, stand der Monat Mai doch für den Zusammenbruch des U-Boot-Krieges, nachdem die deutschen U-Boote noch im März triumphale Erfolge hatten erzielen können.

Die Briten waren sogar kurz davor, den Kampf im Atlantik verloren zu geben, doch nun zeichnete sich ein klarer Vorteil ab, als es ihren Experten zwischen dem 10. und 20. März gelungen war, durch Aufbieten aller 46 zur Verfügung stehenden Rechner die deutschen Funkcodes trotz Einbau einer weiteren Walze in die Verschlüsselungsmaschinen zu knacken.

Jetzt begann sich massiv auszuwirken, was sich schon seit Monaten angebahnt hatte: die Stärke der alliierten U-Boot-Abwehr durch die steigende Zahl von See- und Luftstreitkräften im Zusammenspiel mit einer verfehlten deutschen Rüstungspolitik im Jahre 1942, dem U-Boot-Bau nicht alle Aufmerksamkeit geschenkt zu haben, sowie dem Unvermögen der Luftwaffe, den Tonnagekrieg aktiv aus der Luft zu unterstützen.

Vor diesem Hintergrund ist es umso erstaunlicher, dass sich der bis in kleinste Details vorbereitete Dönitz an jenem 31. Mai Hitlers Einverständnis zum Bau von 40 Booten pro Monat holte, was die Marinerüstung priorisierte. Seine durchaus schlüssige Argumentation: Es bestünde die Gefahr wachsender gegnerischer Erfolge, wenn der Kampf mit Unterseebooten jetzt vernachlässigt werde. Hitler nickte und meinte, es käme gar nicht infrage, dass „im U-Boot-Krieg nachzulassen“ sei. „Der Atlantik ist mein westliches Vorfeld“, sagte er, „und wenn ich jetzt auch in der Defensive kämpfen muss, so ist es besser, als wenn ich mich erst an den Küsten Europas verteidige. Das, was der U-Bootkrieg, auch wenn er nicht mehr zu großen Erfolgen kommt, binden würde, ist so außerordentlich groß, dass ich mir das Freiwerden dieser Mittel des Gegners nicht erlauben kann.“

Sieg auf dem Papier

Noch vor Jahresfrist hatte Hitler Schlachtschiffe schlagen lassen und Flugzeugträger in den Kampf schicken wollen. Was Ende Mai 1943 blieb, war das Eingeständnis für einen defensiven Einsatz der einzigen wirklichen Offensivwaffe der Kriegsmarine.

Dönitz hatte dennoch erreicht, was er wollte: 40 Boote monatlich, um wieder an den Feind zu gehen, nachdem er im Mai bereits den Befehl gegeben hatte, den Nordatlantik zu räumen. Das „Flottenbauprogramm 43“ wurde Realität – wenn auch nur auf dem Papier. Dieses Programm hätte bis zum Jahr 1948 einen Gesamtbestand der Kriegsmarine von 11.134 Fahrzeugen bedeutet, davon 2.400 U-Boote! ⚓



Die Beaufort- und Petersen-Skala

Windstärke 8!

Seeleute leiten aus dem jeweiligen Zustand der Meeresoberfläche (auch) die Windstärke ab. Als unentbehrliche Helfer stehen ihnen dabei noch heute die Arbeiten von Francis Beaufort und Peter Petersen zur Seite Von Beate Hinrichsen, M.A.

Jeder Seemann hat Respekt vor dem Wind. Vor jedem Wind. Denn selbst das laueste Lüftchen kann – je nachdem, auf welchem Meer man sich befindet – jäh umschlagen. Dann bildet sich aus schaumig-glasigen Wellen nach gewisser Zeit eine türmende, brechende See, die für Schiff und Mannschaft Gefahr bedeuten kann.

Kündigt sich gar stürmischer Wind an, muss das Schiff zwischen bereits mäßig hohen Wellenbergen und schaumigen Kämmen, von denen die Gischt abweht und sich der Schaum streifenförmig in Windrichtung legt, hart arbeitend durchstampfen. Jetzt weiß jeder an Bord: Das ist Windstärke 8 und es wird kritisch.

In der Regel verlässt man sich trotz Windmesser und weiterer moderner technischer Hilfsmittel auf sein Auge. Nicht umsonst sind auf der Brücke Fenster eingebaut, durch die der Kommandant oder ein entsprechender Wachoffizier den unmittelbaren Kontakt zur See hält, um Vormarschgeschwindigkeit und Lage des Schiffes den Windgegebenheiten jederzeit anpassen zu können. Wie selbstverständlich denkt man seit über 200 Jahren in den Stufen der sogenannten Beaufort-Skala, die sich etabliert und bewährt hat.

Tabellarisch erfasst

Dieses Einteilen in einzelne Stärken geht auf den gebürtigen Iren Francis Beaufort zurück, der als Hydrograf der britischen Admiralität ein Tagebuch mit wetterkundlichen Aufzeichnungen führte. Unter dem 13. Januar 1806 findet sich der Entwurf für eine Windstärken-Tabelle von 0 bis 13. Es ist die Geburtsstunde der sogenannten Beaufort-Skala, deren exakte meteorologische Zustandsbeschreibungen vor allem den Zweck unmissverständlicher Einheitlichkeit verfolgten.

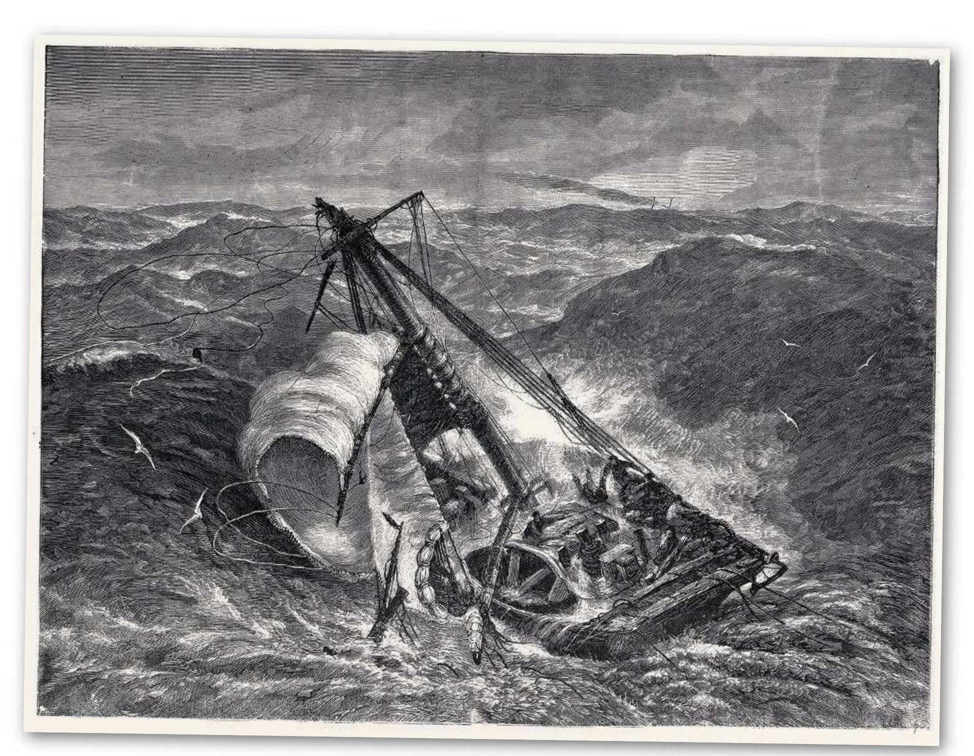
Windstärkenbezeichnungen gab es freilich schon vorher. In England kannte man seit 1769 *„An historical account of the Great Storm of 1703"* mit den Wind-Definitionen *stark calm, calm weather, little wind, fine breeze,*

HYDROGRAF DER NAVY: Francis Beaufort beschäftigte sich ab 1808 hauptsächlich mit der Seevermessung. Seine nach ihm benannte Skala ist auf See ein wichtiges Hilfsmittel Foto: Interfoto/National Portrait Gallery

small gale, fresh gale, topsail gale, blows fresh, hard gale, fret of wind, storm, tempest. Die deutschen Entsprechungen lauteten seit 1830: still, flau, schwach, mäßig, lebhaft, frisch, stark, steif, hart, stürmisch, Sturm sowie heftiger Sturm.

Sie beruhten auf den von Generation zu Generation weitergegebenen Erfahrungen und waren wertvolle Hilfen nicht nur an Bord, sondern zum Beispiel auch, wenn nach Unfällen oder Ladungsschäden die Schuldfrage geklärt werden musste. Die obilgatorischen Schifffahrtstagebücher mit Angaben zur Wetterlage galten als wichtige Dokumente mit juristisch belastbaren Hinweisen.

Im Zuge der allgemeinen Bestrebungen Anfang des 19. Jahrhunderts, die maritimen physikalischen Zusammenhänge wissenschaftlich zu erforschen und statistisch zu erfassen, führten dazu, auch die Definitionen von Windstärken zu vereinfachen und zu vereinheitlichen. Ersteres gelang Beaufort, dessen Liste in der britischen Marine im Jahre 1838 und in der deutschen Handelsschifffahrt seit 1875 in Gebrauch kam. Besonders wertvoll war Beauforts Arbeit auch deshalb, weil er jeder Windstärkenstufe Handlungsanweisungen für Geschwindigkeit und Segelführung hinzufügte, die der fortschreitenden Schiffbauentwicklung angepasst wurden.



WINDSTÄRKE 8 – STÜRMISCHER WIND:
„A Gale in the North Sea" heißt dieser 1870 entstandene Holzschnitt Foto: Interfoto

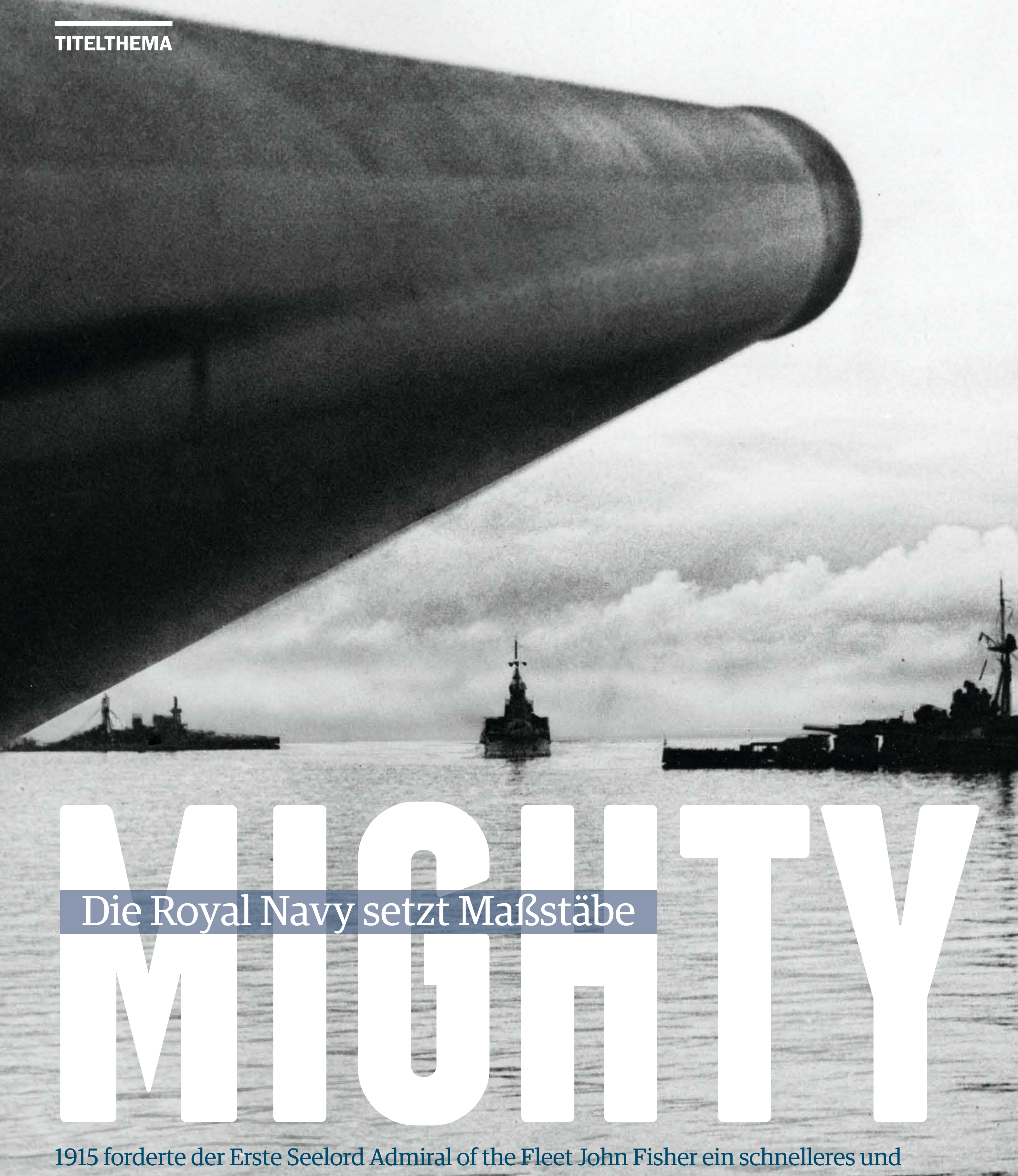
WINDTAFEL

NACH BEAUFORT	IN KNOTEN	NACH PETERSEN
0 – Stille, Calm	< 1	Spiegelglatte See
1 – Leichter Zug, Light air	1–3 (2–6 km/h)	Kleine, schuppenförmig aussehende Kräuselwellen ohne Schaumköpfe
2 – Leichte Brise, Light breeze	4–6 (7–11)	Kleine Wellen, noch kurz, aber ausgeprägter. Kämme sehen glasig aus und brechen sich nicht
3 – Schwache Brise, Gentle breeze	7–10 (13–18)	Kämme beginnen sich zu brechen. Schaum überwiegend glasig, ganz vereinzelt können kleine weiße Schaumköpfe auftreten
4 – Mäßige Brise, Moderate breeze	11–16 (20–30)	Wellen noch klein, werden aber länger, weiße Schaumköpfe treten schon ziemlich verbreitet auf
5 – Frische Brise, Fresh breeze	17–21 (31–39)	Mäßige Wellen, die eine ausgeprägtere lange Form annehmen. Überall weiße Schaumköpfe
6 – Starker Wind, Strong breeze	22–27 (40–50)	Bildung großer Wellen beginnt. Kämme brechen und hinterlassen größere weiße Schaumflächen
7 – Steifer Wind, Near gale	28–33 (52–61)	See türmt sich. Der beim Brechen entstehende weiße Schaum beginnt sich in Streifen in Windrichtung zu legen
8 – Stürmischer Wind, Gale	34–40 (63–74)	Mäßig hohe Wellenberge mit Kämmen von beträchtlicher Länge. Von den Kanten der Kämme beginnt Gischt abzuwehen. Schaum legt sich in gut ausgeprägten Streifen in die Windrichtung
9 – Sturm, Strong gale	41–47 (76–87)	Hohe Wellenberge, dichte Schaumstreifen in Windrichtung. „Rollen" der See beginnt. Gischt kann die Sicht schon beeinträchtigen
10 – Schwerer Sturm, Storm	48–55 (89–102)	Sehr hohe Wellenberge mit langen, überbrechenden Kämmen. See weiß durch Schaum. Schweres, stoßartiges „Rollen" der See. Sicht durch Gischt beeinträchtigt
11 – Orkanartiger Sturm, Violent Storm	56–63 (104–117)	Außergewöhnlich hohe Wellenberge. Die Kanten der Wellenberge werden überall zu Gischt zerblasen
12 – Orkan, Hurricane	> 64 (>119)	Luft mit Schaum und Gischt angefüllt. See vollständig weiß. Sicht stark herabgesetzt. Jede Fernsicht hört auf

Nach wie vor gültig

Zwar waren maschinengetriebene Schiffe weniger wetterabhängig als Segelschiffe, aber diese Tatsache entband die Nautiker nicht von der Notwendigkeit, Windstärken möglichst exakt zu bestimmen. Der nautische Angestellte der Deutschen Seewarte in Hamburg, Peter Petersen (1863–1957), ersetzte deshalb Beauforts für Dampfschiffe überflüssige Angaben zur Segelführung durch jeweilige Zustandsbeschreibungen der See.

Die nach Petersen benannte Skala nahm die Deutsche Seewarte 1933 in ihre „Anweisungen zur Durchführung meteorologischer Beobachtungen auf See" auf, die im Juni 1939 nach einigen unwesentlichen Korrekturen weltweit anerkannt wurden. Beide, Beaufort und Petersen, besitzen nach wie vor Gültigkeit, wenn es gilt, den Mittelwert der herrschenden Windstärke und den Seegang zu bestimmen. ⚓



MIGHTY

Die Royal Navy setzt Maßstäbe

1915 forderte der Erste Seelord Admiral of the Fleet John Fisher ein schnelleres und schwächer gepanzertes Großkampfschiff. Von den vier geplanten Einheiten der Admiral-Klasse stellte die Führung nur die *Hood* in Dienst. Mit Konstruktionsfehlern, die nie ganz behoben wurden

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener

BLICKFANG: Die *HMS Hood* versprach als schnelles Schlachtschiff eine Quadratur des Kreises. Tatsächlich musste der Stolz der Navy dafür an anderen Stellen Abstriche hinnehmen – mit fatalen Folgen. Hier ist das Schiff in Scapa Flow zu sehen

Foto: Interfoto/Friedrich

HOOD



5 kurze Fakten

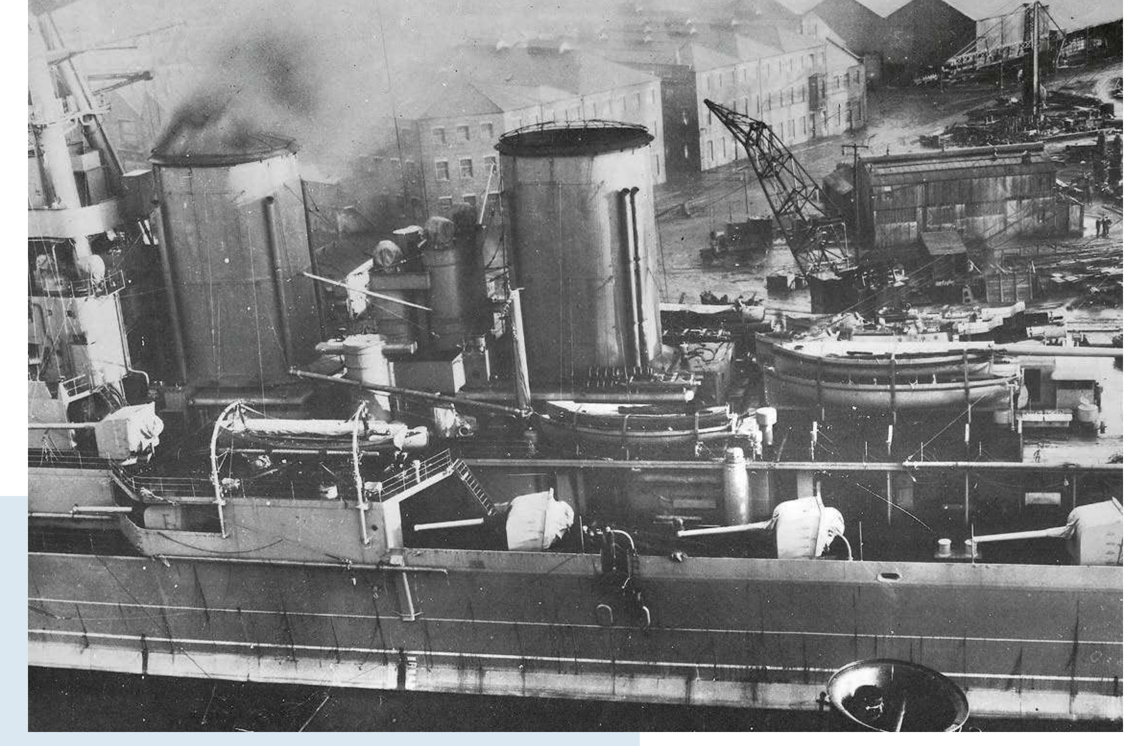
ZEIT: 1916–1941

EINSÄTZE: Atlantik, Mittelmeer

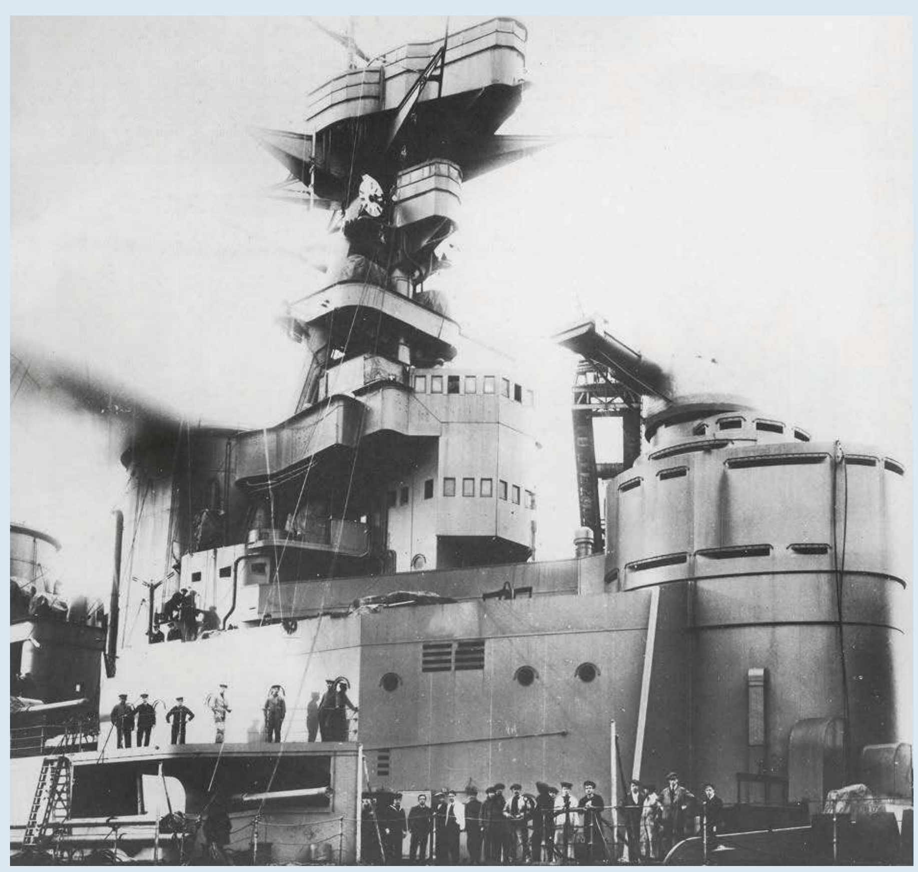
GRUND: Schlachtkreuzer-Neubau

GEGNER: Deutsches Reich

EREIGNIS: Erster Weltkrieg, Zweiter Weltkrieg



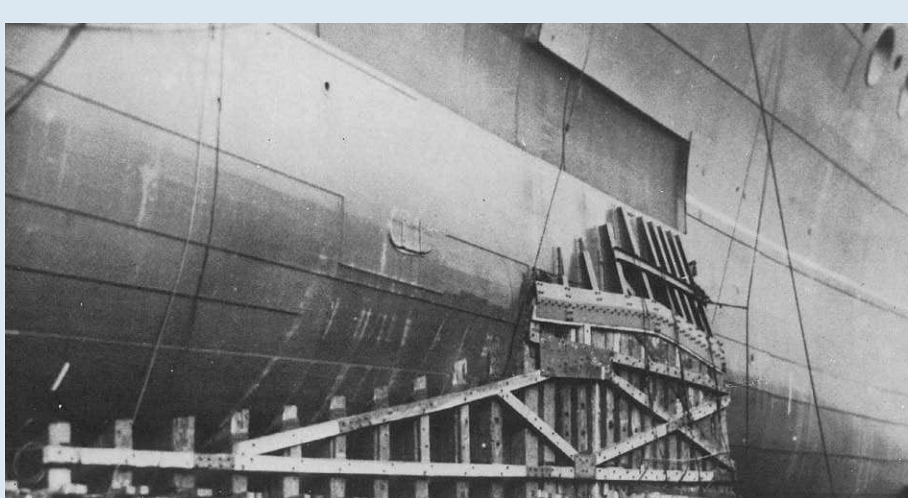
IN DER ENDAUSRÜSTUNG: Die John Brown & Company in Clydebank war eine der wenigen Werften, die Großkampfschiffe mit den Abmessungen der *Hood* bauen konnten Fotos (2): Sammlung GSW



Als der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine (ObdM) Großadmiral Erich Raeder am 22. Mai 1941, zwei Tage vor dem Untergang der *Hood*, in seinem Lagevortrag vor Hitler das Auslaufen der „Kampfgruppe *Bismarck*/*Prinz Eugen*“ zum Atlantikunternehmen „Rheinübung“ meldete, äußerte der „Führer“ erhebliche Bedenken.

Interessant ist, in welche Richtung. Denn er zog keineswegs die Kampfstärke des deutschen Schlachtschiffes und des Schweren Kreuzers in Zweifel, käme es zum Kräftemessen mit britischen schweren Einheiten. Er befürchtete vielmehr, dass Operationen deutscher Schlachtschiffe und Kreuzer Aktivitäten der US Navy provozieren würden, welche die deutsche Gesamtkriegführung erheblich beeinträchtigen könnten. Exakt einen Monat später sollte das „Unternehmen Barbarossa“ beginnen, also der Angriff auf die Sowjetunion, und nichts hätte den geplanten „Blitzkrieg“ mehr gefährden können als ein neuer Gegner im Westen!

Hitler hatte also die möglichen Folgen eines Kriegseintritts der Amerikaner deutlich vor Augen, eine Furcht, die sich wenige Tage später jedoch verflüchtigte. Raeder schrieb in seinen Erinnerungen (*Mein Leben*, Bd. 2):



IM BAU: Das Bugteil auf der Helling. Die Aussparungen nahmen später in der Ausrüstungsphase den Gürtelpanzer auf Foto: Sammlung GSW



LEISTUNGSFÄHIG: Steuerbordseite des Hecks mit zwei der vier Schrauben, die von 144.000 PS angetrieben wurden Foto: Sammlung GSW

„Die Meldung der ‚Bismarck' von der Versenkung der ‚Hood' löste bei der Seekriegsleitung und bei mir große Befriedigung aus und verfehlte auch den Eindruck auf Hitler nicht, der mir sehr erfreut noch persönlich zu dem Erfolg gratulierte."

Immerhin galt die *Hood* als größter englische Schlachtkreuzer, in der Zwischenkriegszeit sogar als das größte Kriegsschiff der Welt. Entsprechend feierte die Öffentlichkeit das Schiff über zwei Jahrzehnte als sichtbares Zeichen britischer Seemacht. Als „The Mighty Hood" unter der Flagge von Vizeadmiral Lancelot Holland am 24. Mai 1941 im laufenden Gefecht mit dem deutschen Verband unterging, verloren die Briten ein stolzes Stück ihrer Seefahrtsgeschichte – und die Deutschen meinten, ähnlich wie nach der Schlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai/1. Juni 1916, Großbritannien entscheidend getroffen zu haben. Für drei Tage … Dann war auch die *Bismarck* Geschichte.

Versuchsschlachtschiff

Aber was hatte den britischen Schlachtkreuzer zu dem gemacht, was er war? Dass die *Hood* als Reaktion auf die hohen Verluste in der Skagerrak-Schlacht entstand, in der die Royal Navy drei Schlachtkreuzer verlor, wie es zuweilen heißt, ist nicht korrekt. Schon Ende November 1915 genehmigte die Admiralty den Plan für ein Versuchsschlachtschiff, in das man alle bisherigen Kriegserfahrungen einarbeiten wollte. Als Vorbild für Panzerung, Bewaffnung und Geschwindigkeit dienten die mächtigen Schiffe der *Queen-Elizabeth*-Klasse, aber mit weniger Tiefgang und einem besseren Unterwasserschutz.

In die Konstruktion flossen von vornherein Ergebnisse aus Studien über vielfach zu großen Tiefgang ein (hervorgerufen durch den üppigen Brennstoffvorrat der Dickschiffe im Krieg) sowie die Wirkung von Minen- und Torpedotreffern. Dass der Schlachtkreuzer *Lion* während des Doggerbank-Gefechtes am 24. Januar 1915 durch Granaten außer Gefecht gesetzt worden war, welche die Panzerung durchschlagen hatten und dann im Maschinenraum detonierten, war ebenso wenig vergessen wie jene vom deutschen Hilfskreuzer C gelegte Mine, die das Schlachtschiff *Audacious* 1914 versenkte.

Auch die bisherige (nicht wasserdichte!) Mittelartillerie stellte ein Problem dar, da die Geschütze das Freibord nicht unerheblich verminderten, was wiederum Folgen für den Winkel einer gerade noch vertretbaren Schlagseite hatte. Kurz: Der Entwurf musste alle Punkte berücksichtigen, um schlechte Seeeigenschaften zu vermeiden.

Mit einer geplanten Länge von 247,05 Metern und einer Breite von 31,72 Metern begegneten die Konstrukteure den Schwierigkeiten mit dem Tiefgang, der sich nun auf acht Meter verringerte, was eine Ersparnis von 22 Prozent gegenüber der *Queen-Elizabeth*-Klasse bedeutete. Man schätzte, dass ein solches Schiff 26,5 Knoten laufen könne, vorausgesetzt, es kämen als Mittelartillerie die neuen 12,7-Zentimeter zum Einbau. Der Unterwasserschutz erhielt zusätzliche Wulste unterhalb der Wasserlinie.

Soweit klang alles plausibel, allein an ausreichend großen Werften mangelte es in Großbritannien, sodass man nach einigem Hin und Her die Abmessungen in weiteren vier (!) Entwürfen entsprechend anpasste und die 12,7- in 14-Zentimeter-Mittelartillerie veränderte. Anfang 1916 gingen die Pläne dem Befehlshaber der Grand Fleet Admiral John Jellicoe zu, der sie jedoch komplett über den Haufen warf.

Der Hauptvorwurf an seine Seelords lautete, sie gingen bei dem neuen Schiffsentwurf von der irrigen Annahme aus, Großbritannien benötige Schlachtschiffe. Er, Jellicoe, hingegen sehe einen weitaus größeren Bedarf an Schlachtkreuzern, da ihm bekannt sei, dass das Deutsche Reich derzeit drei Schlachtkreuzer mit einer vermuteten Geschwindigkeit von 30 Knoten und einer Hauptartillerie von 38,6-Zentimeter-Geschützen baue (was nicht stimmte).

Schlachtkreuzer bevorzugt

Von falschen Voraussetzungen ausgehend, forderte Admiral Jellicoe entweder einen 30-Knoten-Schlachtkreuzer oder ein 21-Knoten-Schlachtschiff. Persönlich zog er den Schlachtkreuzer vor, um den Deutschen sicher Paroli bieten zu können. Am 7. April 1916 ging der verabschiedete Bauauftrag für

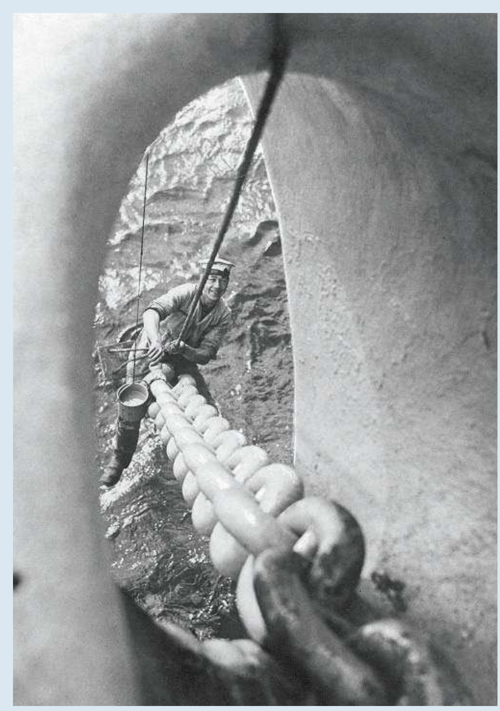


VERWANDTE: Die Witwe des in der Skagerrak-Schlacht gefallenen Admirals Horace Hood taufte das Schiff beim Stapellauf am 22. März 1918. Der Schlachtkreuzer selbst war nach Admiral Samuel Hood (1724–1816) benannt, der sich im Kampf gegen die Franzosen einen Namen gemacht hatte

Foto: SZ-Photo/United Archives/Top Foto



NACH KLEINER „AUFFRISCHUNG“: Besatzung des Flaggschiffs der 1st Battle Cruiser Squadron der Atlantic Fleet am 11. Oktober 1923 in Devonport
Foto: SZ-Photo/United Archives/Top Foto



MANÖVERFAHRT: Matrose beim Richten einer Ankerkette in der Klüsgat-Öffnung von *HMS Hood*, deren Bau 6,25 Millionen Pfund verschlang
Foto: picture-alliance/ullstein bild

drei Schiffe der „Admiral“-Klasse an die Werften John Brown (*Hood*), Cammell Laird (*Howe*) und Fairfield (*Rodney*), ein viertes Schiff, die *Anson*, sollte Armstrong Whitworth bauen. Doch nur die *Hood* wurde vollendet, die ausgerechnet am 31. Mai 1916 auf Kiel gelegt wurde, als die drei britischen Schlachtkreuzer *Invincible, Indefatigable* und *Queen Mary* vor dem Skagerrak in die Luft flogen, was die Royal Navy und das gesamte Inselreich bis ins Mark erschütterte.

Mängel abstellen!

Jetzt hieß es mit dem Bau der *Hood* abzuwarten, bis die Ergebnisse der Schlacht gerade im Hinblick auf die „Achillesfersen“ britischer Großkampfschiffe – Panzerung und Unterteilungen – ausgewertet seien. Die schnellste Erkenntnis: Man benötigte eine Mindeststärke an der Seite und auf den Decks, um der Durchschlagskraft eines im Winkel von 30 Grad auftreffenden Geschosses widerstehen zu können.

Daraufhin ergoss sich eine Flut von Planskizzen, Tabellen und Stellungnahmen in der Admiralty, die am 25. Juni zur Konferenz zusammentrat und zum Ergebnis kam, dass nicht die Deckspanzerung der Schiffe die Hauptschuld an dem Desaster am 31. Mai trug, sondern die Verluste durch Munitionsbrand verursacht worden seien. Also sollten Barbetten- und Turmpanzerungen verstärkt werden, aber nicht zwingend die Panzerungen der Decks. Darüber hinaus gingen Vorschläge ein, die Hauptartillerie zu verändern, was zu vier unterschiedlichen Konzepten A bis D führte: zwölf Geschütze in vier Drillingstürmen (B), neun Geschütze in drei Drillingstürmen (C) und zehn Geschütze in zwei Zwillings- und zwei Drillingstürmen (D). Es blieb aber bei Entwurf A, der acht Rohre 38,1 Zentimeter in vier Doppeltürmen vorsah. Am 1. September 1916 legte man die

EIN SCHLECHTES OMEN?

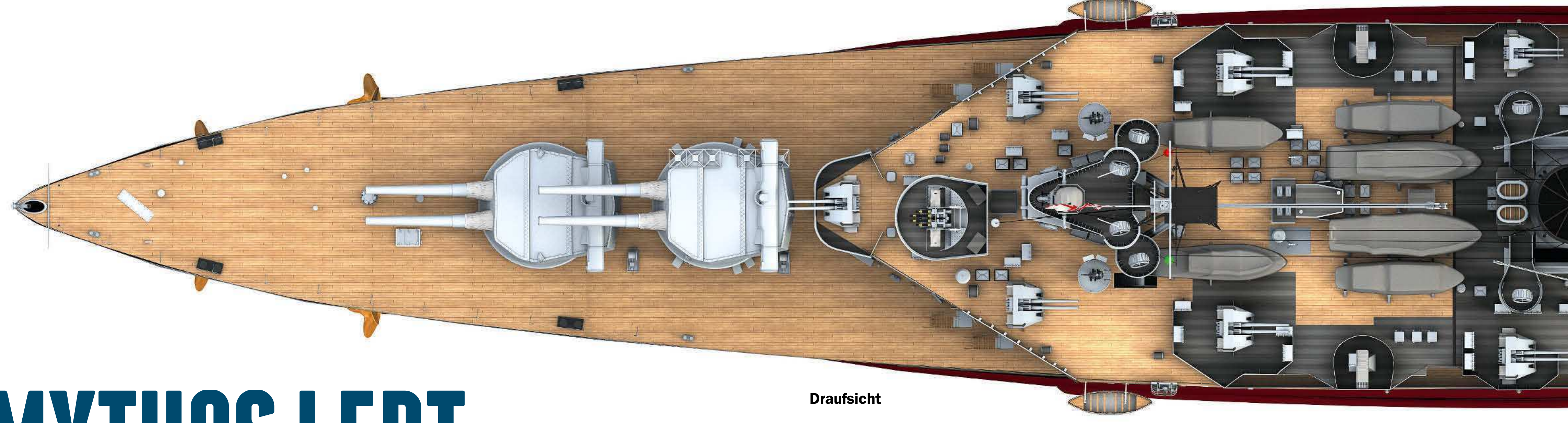
Die *Hood* wurde ausgerechnet am 31. Mai 1916 auf Kiel gelegt. An jenem Tag verlor die Royal Navy in der Seeschlacht vor dem Skagerrak die Schlachtkreuzer *Invincible*, *Indefatigable* und *Queen Mary*

Hood ein zweites Mal auf Kiel. Bis die endgültigen Baudaten vorlagen, verging ein ganzes Jahr, in dem sich durch den Kriegseintritt der USA zwar die Niederlage des Deutschen Reiches und seiner Verbündeten und dadurch ein erheblicher Stimmungsumschwung in Großbritannien abzeichnete. Aber die Admiralty verharrte nach wie vor in für sie traumatisierenden Mustern der Skagerrak-Schlacht, die auch ein Jahr danach ihr vornehmlicher Bezugspunkt zu sein schien und aus der ihre taktischen und bautechnischen Erkenntnisse resultierten.

Modifizierungen

Daher fiel der Entschluss, die Rohrerhöhung von 20 auf 30 Grad auszuweiten, um in einer kommenden Seeschlacht möglichst weitreichendes Artilleriefeuer zu erzielen, was wiederum eine ganze Reihe an Maßnahmen nach sich zog; vor allem mussten die Lafetten modifiziert werden.

Unangetastet blieben die 38,1-Zentimeter-Hauptartillerie und ihre Lafetten sowie die aus 14-Zentimeter-Geschützen bestehende mittlere Artillerie, die Granaten mit einem Gewicht von 37,2 Kilogramm verschoss und deren vordringliche Aufgabe darin bestand, Zerstörerangriffe abzuwehren. Diese Kaliber hatten sich bereits auf den Kreuzern *Birkenhead* und *Chester* und dem (leichten) Schlachtkreuzer *Furious* nicht zuletzt auch deswegen bewährt, weil sie gegenüber den üblichen 15,2-Zentimeter-Geschützen leichter zu handhaben waren. Außerdem besaßen sie eine maximale Reichweite 16.200 Meter und lagen damit viereinhalb Kilometer über den Leistungsparametern der 15,2-Granaten, hatten allerdings 30 Prozent weniger Sprengkraft.



Draufsicht

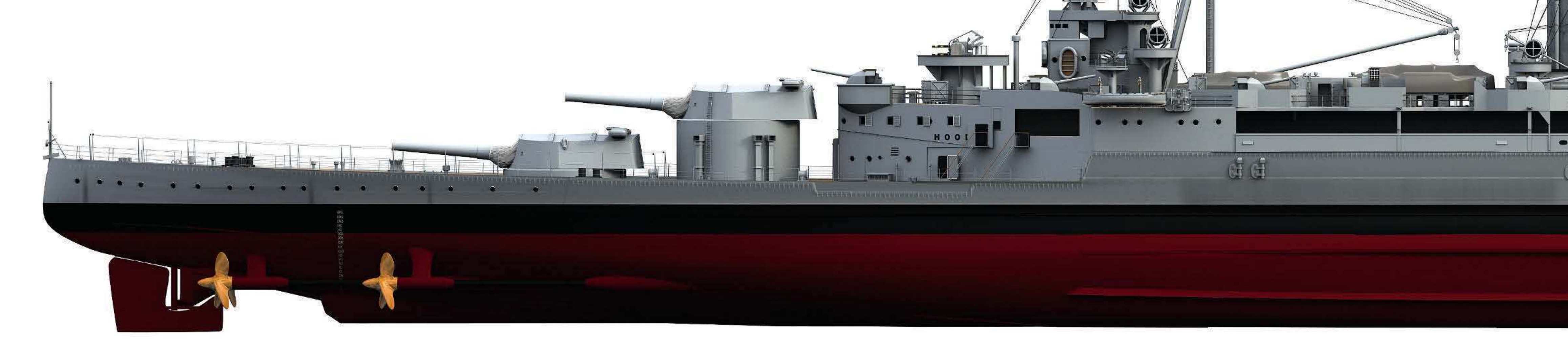
DER MYTHOS LEBT

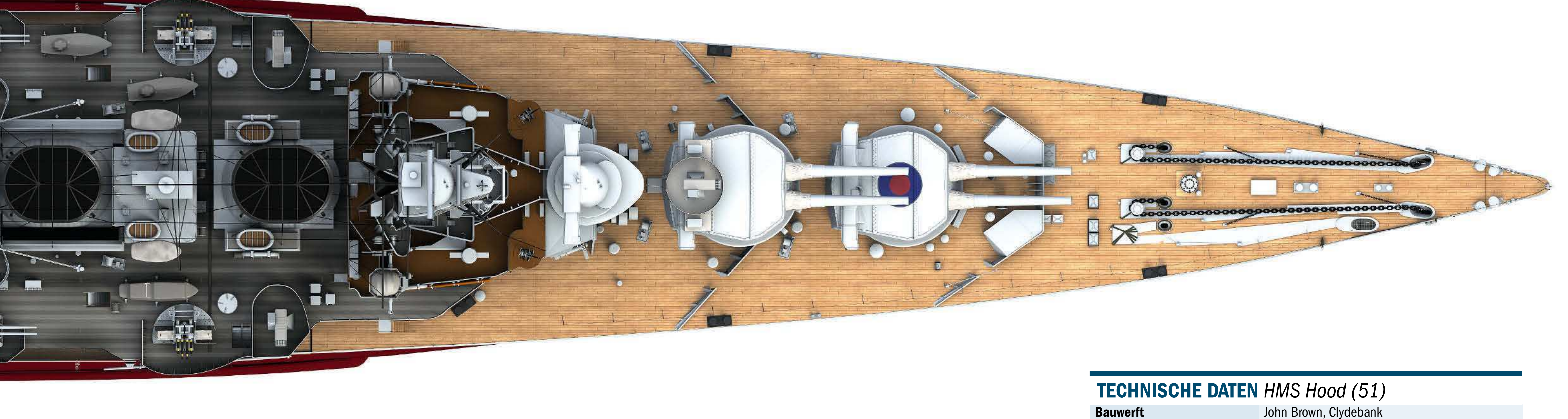
Als nahezu perfektes Waffensystem beherrschte die *Hood* die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen. Sie bestimmte das Selbstverständnis der Royal Navy und wurde zum Mythos. Wo sich das Schiff zeigte, rief es Begeisterungsstürme hervor und war überall Publikumsmagnet

Grafiken: Thomas Schmid, www.3dhistory.de



Heckansicht





TECHNISCHE DATEN *HMS Hood (51)*

Bauwerft	John Brown, Clydebank
Stapellauf	22. August 1918
Indienststellung	15. Mai 1920
Wasserverdrängung Standard	41.200, später 42.600 t
Wasserverdrängung maximal	45.200, später 48.360 t
Länge über alles	262,3 m
Breite	31,72 m
Tiefgang	8,7 m
Maschinenleistung	144.000, später 151.280 PS
Geschwindigkeit	31,07 kn
Besatzung	rd. 1.400 Mann
Bewaffnung	8 x 15 in (38,1 cm) QFG (Quick Firing Gun) L/42 in 4 Zwillingstürmen 6 x 5,5 in (14 cm) QFG Einzellafetten 14 x 4 in (10,2 cm) Flak 24 x 40-mm-Flak in Vierlingslafetten (Pom Pom) 4 Torpedorohre, 1 Katapult, 1 Seeflugzeug





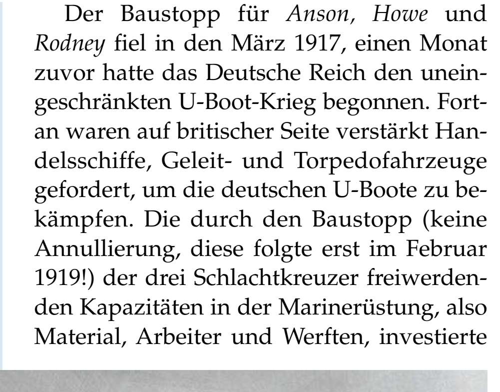
Seitenansicht



Buganansicht

TITELTHEMA

JOINT OPERATION: Doppeldecker vom Typ Fairey Swordfish vom Flugzeugträger *Courageous* passieren bei einer Übung die *Hood* (um 1940)
Foto: Interfoto/Mary Evans/aviation-images.com

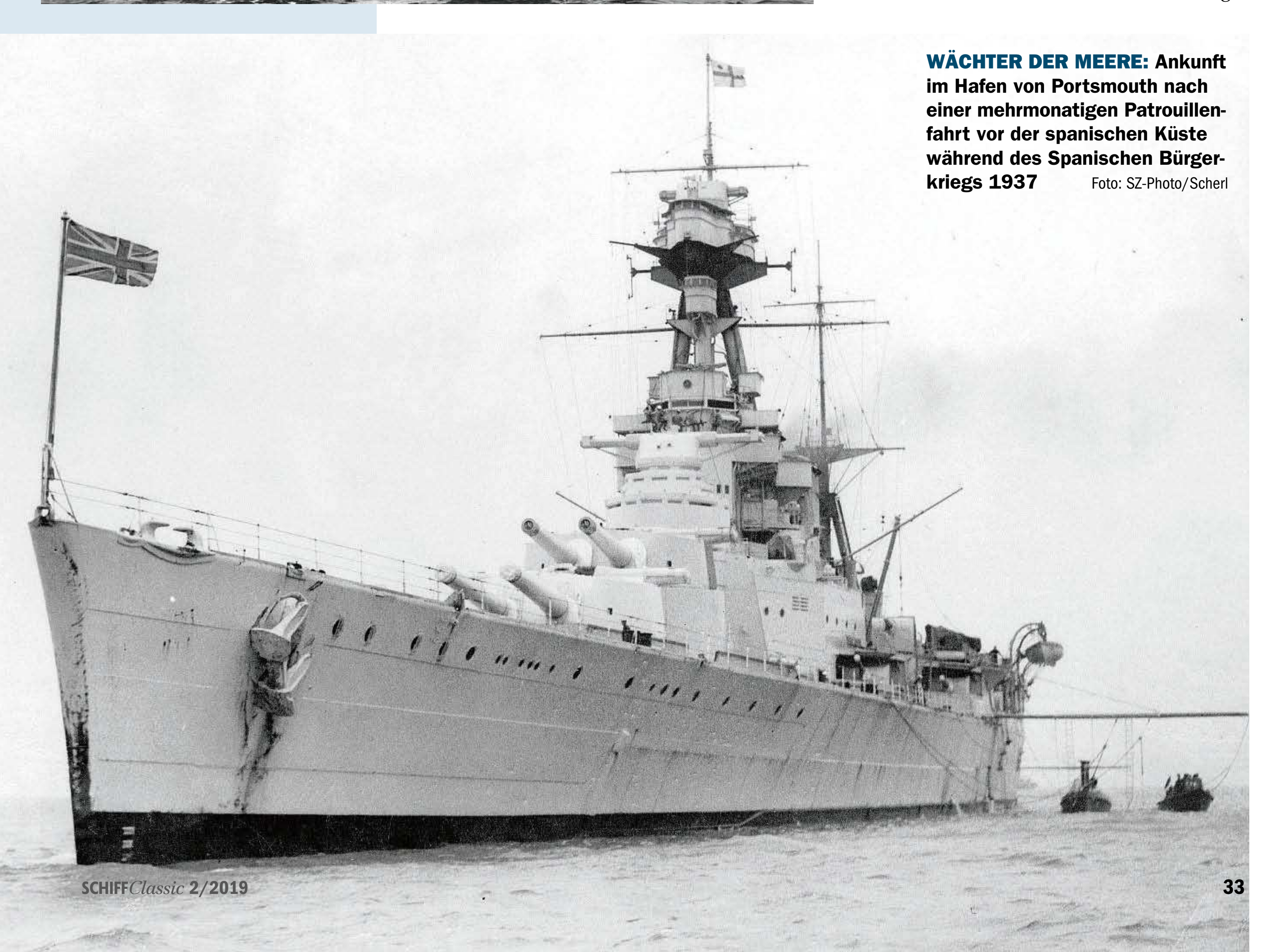


Der Baustopp für *Anson, Howe* und *Rodney* fiel in den März 1917, einen Monat zuvor hatte das Deutsche Reich den uneingeschränkten U-Boot-Krieg begonnen. Fortan waren auf britischer Seite verstärkt Handelsschiffe, Geleit- und Torpedofahrzeuge gefordert, um die deutschen U-Boote zu bekämpfen. Die durch den Baustopp (keine Annullierung, diese folgte erst im Februar 1919!) der drei Schlachtkreuzer freiwerdenden Kapazitäten in der Marinerüstung, also Material, Arbeiter und Werften, investierte die Navy daher zweckgerichtet in kleinere Fahrzeuge, hielt aber auf ausdrücklichen Wunsch des Flottenchefs an der *Hood* fest, vorausgesetzt, der Weiterbau würde andere kriegsnotwendige Projekte nicht behindern.

144.000 PS

Also nur ein neuer Schlachtkreuzer – dann aber ein „richtiger“. So dachte und handelte die Marineführung und stattete die *Hood* mit der damals stärksten Antriebsanlage im britischen Kriegsschiffbau aus. Vier Sätze Brown-Curtis-Turbinen in drei Maschinenräumen, wobei jeder Satz aus jeweils einer Niederdruck-, einer Hochdruck- und einer sogenannten Marschturbine bestand, zogen den nötigen Dampf aus 24 Yarrow-Wasserrohrkesseln, die auf vier Kesselräume verteilt waren, und übertrugen 144.000 PS auf vier Schrauben (maximal 210 Umdrehungen pro Minute).

Die gewählte enge Berohrung der Kessel war zwar kostengünstiger und sparte Gewicht und Raum, aber reparaturanfälliger als die sonst üblichen größeren Kesselrohre, was man in Kauf nahm. Probeläufe der für maximal 31 Knoten ausgelegten Antriebsanlage bei verschiedenen Fahrtstufen erbrachten sehr zufriedenstellende Ergebnisse. Acht 175-kW-Generatoren, bewusst von unterschiedlichen Maschinen und Turbinen angetrieben, um bei Ausfall des einen oder anderen Aggregats eine Mindestversorgung zu gewährleisten, erzeugten 220 Volt Gleichstrom und bei Bedarf auch Wechselstrom.



WÄCHTER DER MEERE: Ankunft im Hafen von Portsmouth nach einer mehrmonatigen Patrouillenfahrt vor der spanischen Küste während des Spanischen Bürgerkriegs 1937
Foto: SZ-Photo/Scherl



DAS LETZTE GEFECHT: Nach der 5. Vollsalve des Schlachtschiffes *Bismarck* explodieren die achteren Magazine der *Hood*
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



GEDENKEN: 75 Jahre nach dem Untergang der *Hood* wurde die gehobene Schiffglocke dem National Museum of the Royal Navy in Portsmouth feierlich übergeben
Foto: picture-alliance/empics

Anfällige Konstruktion

Alles in allem war die zugrunde gelegte Verdrängung weit überboten, das ursprünglich geforderte Freibord und der große Restauftrieb waren somit nicht mehr gegeben. Erste Krängungsversuche zeigten, dass das Achterdeck der *Hood* bei hoher Fahrt oder ungünstigen Wetterverhältnissen vollständig überspült wurde.

In einem Bericht vom Januar 1920 hieß es: „Das Schiff war relativ leicht, der mittlere Tiefgang belief sich auf 9,09 m. Wir müssen daher darauf gefasst sein, dass bei einem neuen Entwurf mit ähnlich niedrigem Freibord wie *Hood* Einwände wegen eines nassen Schiffes erhoben werden.“

Doch zweifellos überwogen die Vorteile, vor allem war der Schlachtkreuzer (oder das schnelle Schlachtschiff) mit seinen schweren und mittleren Kalibern eine waffenstarrende Geschützplattform. Im Januar 1920 verlegte die *Hood* von Clydebank zum ersten Krängungsversuch in das Trockendock von Rosyth, um im März zurückzukehren und bei Brown fertiggestellt und im kompletten Ausrüstungszustand abgeliefert zu werden. Am 15. Mai 1920 stellte die *Hood* unter dem kriegserfahrenen Kommandanten Wilfred Tomkinson feierlich in Dienst und wurde Flaggschiff des Schlachtkreuzer-Geschwaders der Atlantikflotte. Es folgten Modifikationen und kleinere Umbauten, bis 1929 aber keine Werftliegezeiten.

In den 1920er-Jahren war die *Hood* in den Häfen der Welt ein gern gesehener Gast und Anziehungsobjekt für Hunderttausende Besucher; wann sich die Bezeichnung „The Mighty Hood“ einbürgerte, ist unbekannt, aber ohne Zweifel diente der imposante Neubau aus dem Ersten Weltkrieg ideal dazu, die britische Flagge zu zeigen und die Popularität der Royal Navy zu heben.

In Portsmouth nahm man dann ab Juni 1929 Modernisierungsarbeiten vor: neue Flak- und Feuerleitgeräte und vor allem Verbesserung der Vorschiff-Deckspanzerung (für die achteren Decks blieb nicht genügend Zeit!) sowie ein Flugzeugkatapult, das sich jedoch als untauglich erwies und später ersetzt werden musste. Ein Krängungsversuch – es war erst der zweite nach 1920 – zeigte, dass das Schiff durch die zusätzlichen Einbauten nun mehr verdrängte und instabiler geworden war. Ende Mai 1931 verließ die *Hood* Portsmouth, um für wenige Tage im September – fast – Geschichte zu schreiben: Am 15. und 16. September meuterten Matrosen auf vier im schottischen Invergordon liegenden Schlachtkreuzern der Atlantic Fleet, darunter die *Hood*. Initialzündung waren infolge der Weltwirtschaftskrise angekündigte Lohnkürzungen, die auch Dienstgrade der Royal Navy getroffen hätten. Befehls- und Arbeitsverweigerungen arteten zwar nicht in eine offene oder gar blutige Revolte aus, machten aber das Eingreifen der Marineführung nötig.

> „Falls das Schiff noch weitere 15 Jahre in Dienst bleiben sollte, was ja nicht auszuschließen sei, wäre es unvermeidlich, das Schiff für längere Zeit aufzulegen, um größere Maschinenreparaturen durchzuführen, und es würde hinterher dann ein großes Bedauern geben, dass die wirklich wichtigen Dinge (kompletter Umbau) nicht gemacht wurden.“
>
> Admiral of the Fleet Dudley Pound, Erster Seelord der Royal Navy, im März 1939

Tödliche Versäumnisse

Es war der ehemalige Kommandant der *Hood* und nunmehrige stellvertretende Befehlshaber Konteradmiral Wilfred Tomkinson, der Zeit gewann, indem er bis zum Abschluss der Untersuchungen die Matrosen ersuchte, sich ordnungsgemäß zu verhalten. In der Zwischenzeit erging der Befehl an alle Einheiten der Atlantikflotte, in ihre Heimathäfen auszulaufen, was die Meuterei faktisch beendete (im Gegenzug fielen die Lohnkürzungen nicht so drastisch aus wie vorgesehen).

1936 der Mittelmeerflotte zugeteilt, kehrte das Schiff im Juni 1939 zum Schlachtkreuzer-Geschwader der Home Fleet zurück, wie die Atlantic Fleet nach der Meuterei von 1931 genannt wurde. Kurz nach Kriegsausbruch wussten alle Verantwortlichen, dass die *Hood* umfassender Modernisierungen bedurfte – von der Maschinenanlage (Verschleiß) bis zum nach wie vor nicht befriedigenden Panzerschutz (Konstruktion) zeigten sich zum Teil erhebliche Mängel. Dass die Admiralty das Schlachtschiff *Queen Elizabeth* für die anstehenden Umbauarbeiten zunächst vorzog, besiegelte das Schicksal der *Hood*, die für das Gefecht mit der *Bismarck* 1941 nicht stark genug gepanzert war. ⚓

Das Besondere war, dass die Munition über neue Aufzüge zu den Geschützen gelangte, die ein zusätzliches Gewicht von 80 Tonnen ausmachten und der sogenannten (und begrenzten) Admiralitätsreserve entnommen werden mussten.

Wie erwähnt, galt die Panzerung als wunder Punkt. Ihr widmete die britische Admiralität beim Bau der *Hood* daher größte Aufmerksamkeit. Nicht bloße Verstärkungen waren wichtig, sondern auch die Neigung beispielsweise der äußeren Gürtelpanzer, um sowohl den Aufschlagwinkel der auftreffenden Geschosse zu vergrößern (was ihre Wirkung verminderte) als auch die Festigkeit des Panzers zu erhöhen.

147 Tonnen mehr

Waren bei früheren Konstruktionen von Großkampfschiffen die oberen Barbetten-Teile dünner, um Gewicht einzusparen, so wählte man bei der *Hood* eine durchgehende Stärke von 30,5 Zentimetern. Und noch ein Novum: die Größe des Kommandoturmes, der mit 600 Tonnen der größte bis dahin in einem britischen Kriegsschiff eingebaute war und alle zentralen Befehlsstände auf einen Punkt konzentrierte. Oben der 25,4 Zentimeter (Seiten) und 12,7 Zentimeter (Decke) dick gepanzerte Kommando- und Admiralstand sowie Feuerleitstände, dann der Torpedoleitstand, Signalverteilungsraum und Nachrichtenstelle, unten befanden sich ein zusätzlicher Verschlüsselungs- und Funkraum. Alle Maßnahmen zusammengenommen (einschließlich der Aufzüge für die mittleren Geschütze), erhöhte sich die Konstruktionsverdrängung der Schiffe der „Admiral"-Klasse um 147 Tonnen.

Eine weitere Lehre aus der Skagerrak-Schlacht betraf die Deckspanzer, die man verstärkte, allerdings nicht durchgehend, sondern nur punktuell, sodass sie den Nachkriegsstandards schlicht nicht mehr entsprachen. Wenigstens brachte der Chef der Grand Fleet Admiral David Beatty 1918 in der Admiralität den Vorschlag durch, die oberen Schichten der Magazine einheitlich zu panzern. Das dadurch entstehende Mehrgewicht musste man freilich an anderer Stelle einsparen, um die Standfestigkeit des Schiffes nicht zu gefährden.

Bei 1919 durchgeführten Beschussversuchen mit neuen 38,1-Zentimeter-Granaten zeigte sich die hohe Verwundbarkeit der Decks bei großen Schussentfernungen, sodass die Stärken abermals optimiert werden mussten – unter Verzicht auf diverse Anlageteile wie etwa Schutzboxen für Torpedorohre, die nach Kriegsende auf Schlachtkreuzern und Schlachtschiffen der Royal Navy nicht mehr zur standardisierten Ausrüstung zählten.

Eine endlos scheinende Diskussion entbrannte um die Frage, wo die Magazine für die Treibladungen untergebracht werden sollten: wie bisher über oder unter den Munitionsräumen, wo sie gegen Fernbeschuss sicherer, aber nicht ausreichend gegen Torpedo- und Minentreffer geschützt waren? Schließlich einigte man sich darauf, dass es „zweifellos sicherer sei, die Magazine unter die Munitionsräume einzubauen, und zwar so weit als eben möglich", wie Beatty beschied. Ursprünglich waren nur die vorderen Magazine unter die Munitionsräume verlegt worden, weil der Bau der *HMS Hood* achtern schon zu weit vorangeschritten war. Der Chef der Grand Fleet überzeugte jedoch mit dem Argument, dass die Gefahr von Granattreffern achtern größer einzuschätzen sei als vorn.

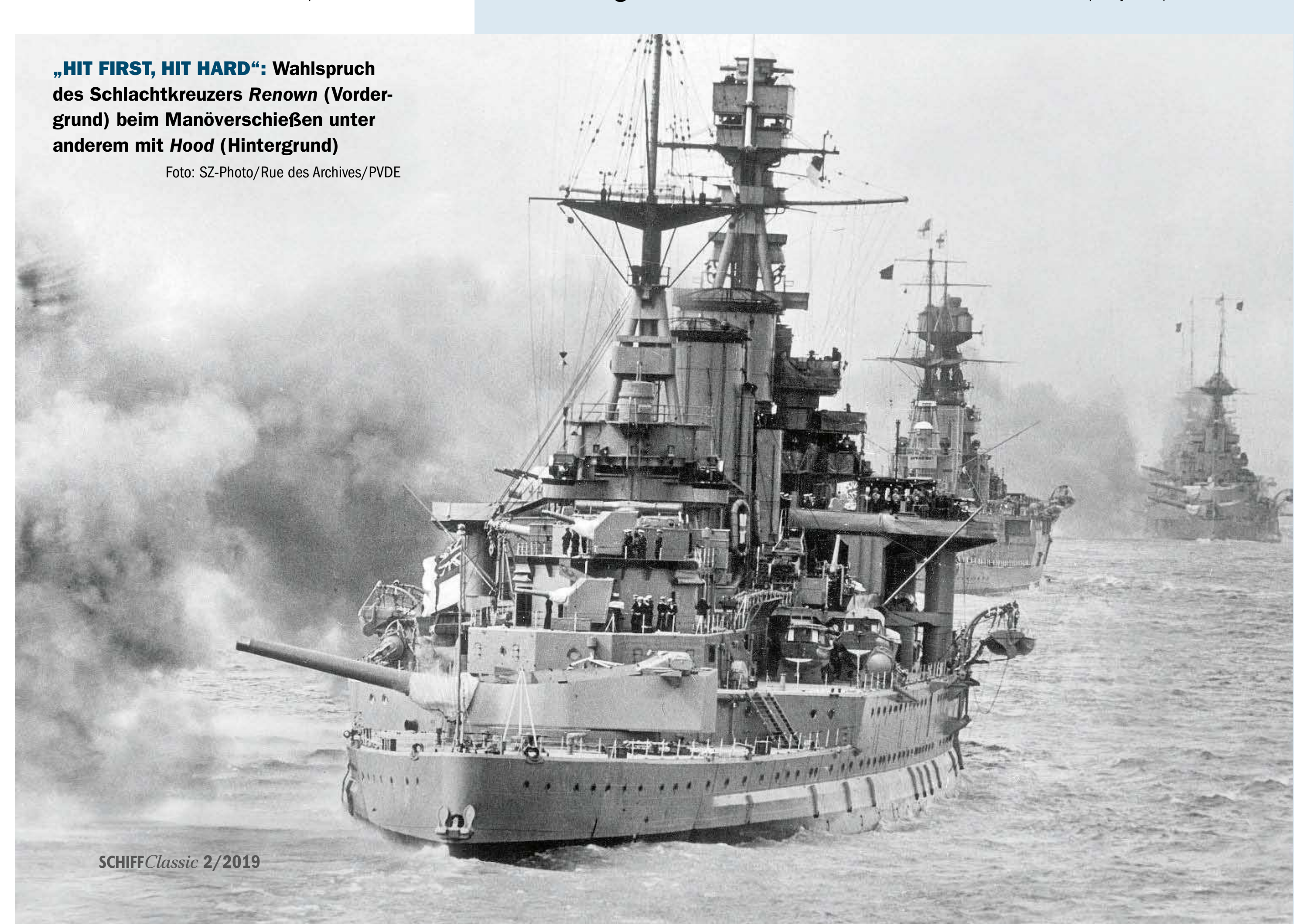
Die Auserwählte

Über den Grund, weshalb Großbritannien von der Admiral-Klasse nur die *Hood*, trotz aller Probleme mit dem Panzerschutz im Entstehungsstadium, weiterbaute, kursieren verschiedene Angaben. Die gängigste Version ist, dass das Schiff schon zu weit vorangeschritten gewesen und zu viel Geld geflossen sei und es daher im klammen Großbritannien unverantwortlich gewesen wäre, den halbfertigen Bau aufzugeben.

Dies ist genauso unwahrscheinlich wie die Annahme, mangels Feind habe man auf drei der vier neuen Schlachtkreuzer ohne Weiteres verzichten können. Dass die Deutschen ihre geplanten Schlachtkreuzer *Mackensen*, *Ersatz Freya*, *Graf Spee*, *Ersatz Friedrich Carl*, *Ersatz Yorck*, *Ersatz Gneisenau* und *Ersatz Scharnhorst* nicht mehr weiterbauten, war in der britischen Marineführung nicht bekannt.

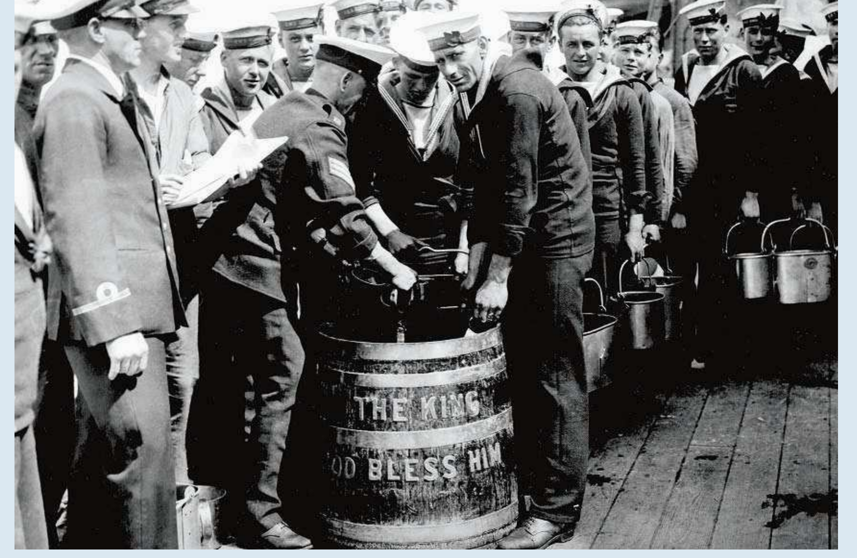


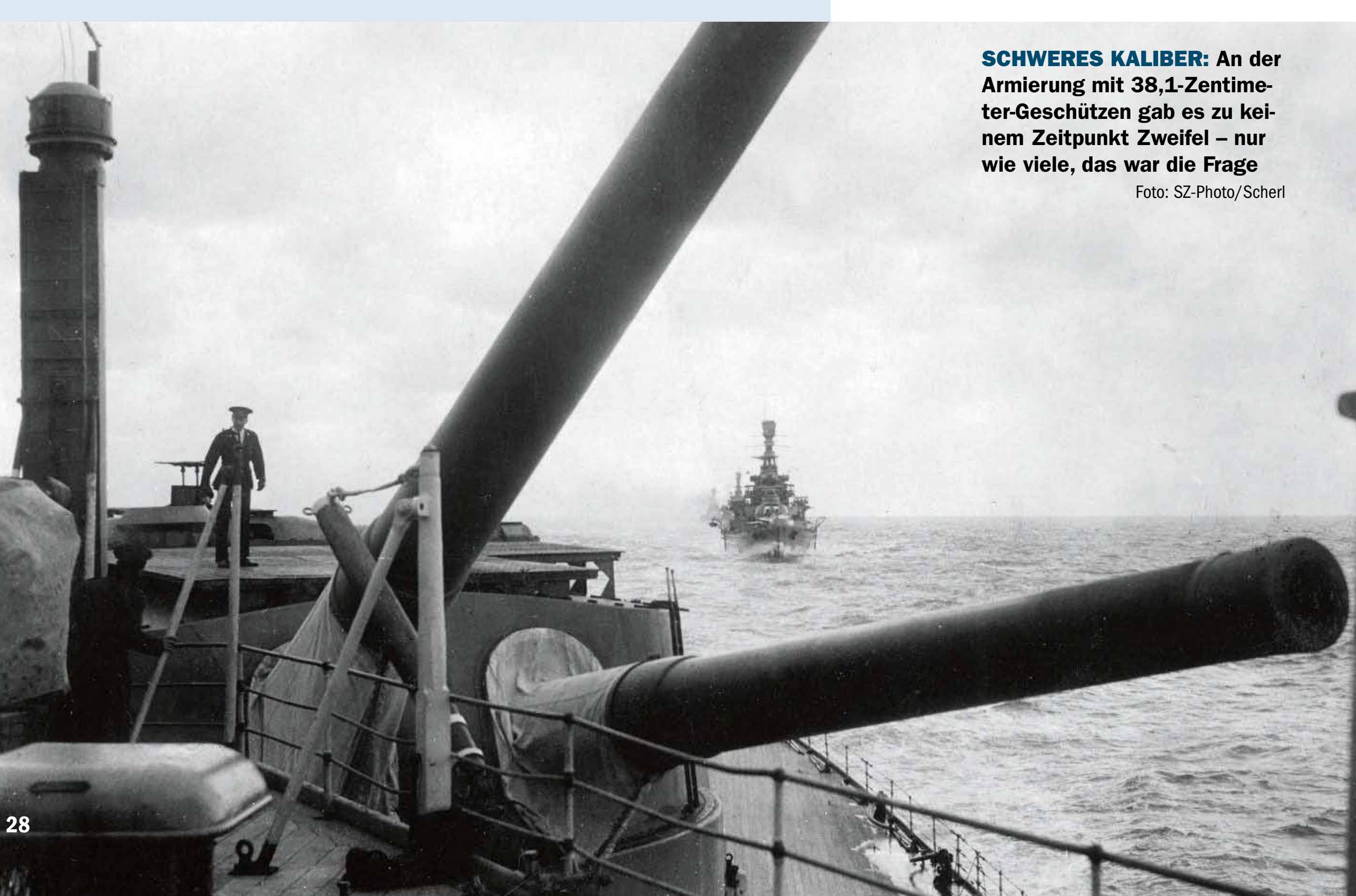
GERN GESEHEN: In den 1920er- und 1930er-Jahren lief der Schlachtkreuzer als „Botschafter" des Königreichs zahlreiche internationale Häfen an Foto: Interfoto/Mary Evans/Wentworth Collection



„HIT FIRST, HIT HARD": Wahlspruch des Schlachtkreuzers *Renown* (Vordergrund) beim Manöverschießen unter anderem mit *Hood* (Hintergrund) Foto: SZ-Photo/Rue des Archives/PVDE

TRADITION AN BORD: Eine Portion Rum für die Besatzung von *HMS Hood*, um auf die Gesundheit des Königs zu trinken (Aufnahme Anfang Juli 1935) Foto: SZ-Photo/United Archives/Top Foto





SCHWERES KALIBER: An der Armierung mit 38,1-Zentimeter-Geschützen gab es zu keinem Zeitpunkt Zweifel – nur wie viele, das war die Frage Foto: SZ-Photo/Scherl

Mai 1941: *Die letzte Fahrt der Bismarck*

Der Schrecken der Royal Navy

Man kann sich denken, weshalb der 1960 uraufgeführte Film *Sink the Bismarck!* in Großbritannien so populär ist. Die Royal Navy macht darin eine gute Figur, und die *Bismarck* geht dorthin, wohin sie soll …

Von Stefan Bartmann

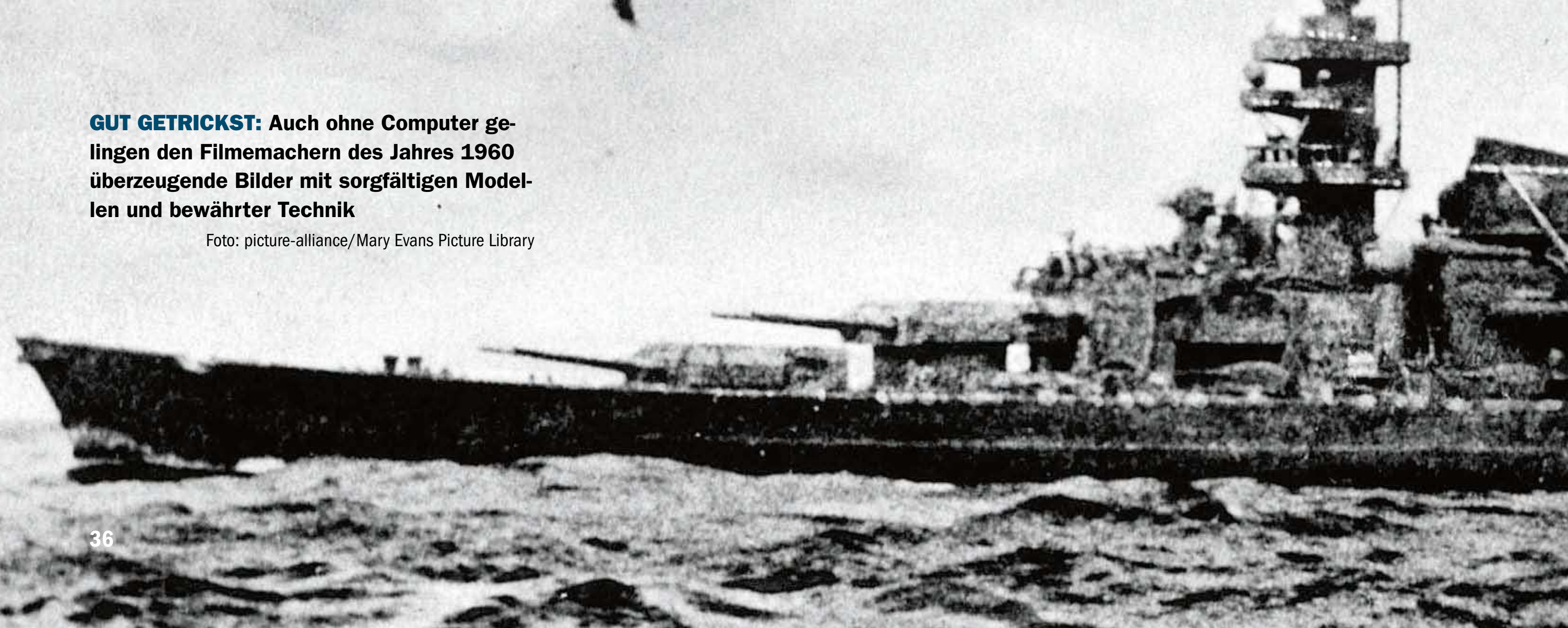
Eine spannende Geschichte mit allseits bekanntem Ende zu erzählen, ist für Filmemacher eine handwerkliche Herausforderung. Auch bei dem Drama um die letzte Fahrt der *Bismarck* kann der Drehbuchautor nicht auf überraschende Wendungen zurückgreifen, es gibt keine, aber die Story ist aufregend genug. Regisseur Lewis Gilbert (der noch drei *„James Bond"*-Knaller drehen wird) verfilmt quasi einen Roman: Cecil Scott Foresters *The Last Nine Days of the Bismarck.*

In dem 1958 erschienenen Buch hat Forester die Ereignisse vom Mai 1941 in eine lesbare und spannende Form gegossen. Ausgehend vom damals zugänglichen Quellenmaterial, haben die Filmemacher Ähnliches vor. Skriptautor Edmund North folgt zumeist der Chronologie der Ereignisse und hält sich weitgehend an die Fakten. Er rafft den umfangreichen Stoff etwas zusammen, vereinfacht manches, baut ein paar Knalleffekte ein – aber selten verlässt er den seriös-dokumentarischen Stil.

Sein dramaturgischer Ansatz: Er zeigt die *Bismarck*-Jagd als „großes Spiel" auf zwei gleichbedeutenden Schauplätzen. Die Handlung oszilliert zwischen den Schiffen draußen auf hoher See, wo die „Action" stattfindet, und der nüchternen Atmosphäre des Tiefbunkers der Admiralität. Dort, im abgeschotteten *War Room*, laufen die Informationsfäden zusammen. Weitreichende Entscheidungen werden getroffen. In diesem Ambiente sieht der Krieg seltsam steril und abstrakt aus. Man lässt Meldungen hin und her gehen, verschiebt Schiffchen auf Seekarten … ein militärischer Verwaltungsakt.

Mit dem Rücken zur Wand

Eine personelle Freiheit gilt dem fiktiven „Captain Shepard" (Kenneth More). Jener „Shepard" ist eine Reverenz an den ganz realen Admiral Sir Ralph Edwards, dem eigentlichen Jäger der *Bismarck*, der aus der Distanz des Hauptquartiers in London operierte. Shepards direkte Gegenspieler tragen ihre



GUT GETRICKST: **Auch ohne Computer gelingen den Filmemachern des Jahres 1960 überzeugende Bilder mit sorgfältigen Modellen und bewährter Technik**

Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library





Klarnamen: Admiral Günther Lütjens (Karel Stepanek), Flottenchef, und Kapitän Ernst Lindemann (Carl Möhner), Kommandant der *Bismarck*. Die Meinungsverschiedenheiten zwischen dem zögerlichen Lütjens und dem aggressiveren Lindemann, von denen die Mannschaft wusste, werden im Film mit vertauschten Charakteren dargestellt.

Originale Wochenschaubilder vom Stapellauf des *Bismarck*-Rumpfes am 14. Februar 1939 in Hamburg sorgen in den ersten Filmminuten für authentischen Vorlauf. Die Botschaft ist klar: Hier wird Geschichte bebildert, ganz der Realität und der realistischen Darstellung verpflichtet. Später taucht der legendäre US-Journalist und Reporter Edward „Ed" Murrow auf, Amerikas Stimme in Großbritannien während des Krieges. Wenn Murrow sich damals mit den Worten „This is London" meldete, lauschte die ganze Nation. In *Sink the Bismarck!* spielt Murrow sich selbst.

Bei Indienststellung der *Bismarck*, des damals größten und kampfstärksten Schlachtschiffs, herrschte schon fast ein Jahr lang Krieg. Am 20. Mai 1941 lief der Gigant aus Gotenhafen und machte sich auf zur Geleitzugjagd in den Nordatlantik, begleitet vom Schweren Kreuzer *Prinz Eugen*. Das „Unternehmen Rheinübung" geriet zur ersten und letzten Fahrt der *Bismarck*.

Großbritannien glaubt sich mit dem Rücken zur Wand stehend – dies ist die dramatische Ausgangslage des Films. Wir folgen Captain Shepard zu seinem neuen Arbeitsplatz in den Kommandobunker der Admiralität; er würde einen Posten auf See vorziehen. Shepard erscheint als spröder Kommisskopp, der von seinem Vorgesetzten als der richtige Mann für seine Aufgabe empfangen wird – „ohne Herz und Seele, aber mit einem riesigen Gehirn".

Das Ende der *Hood*

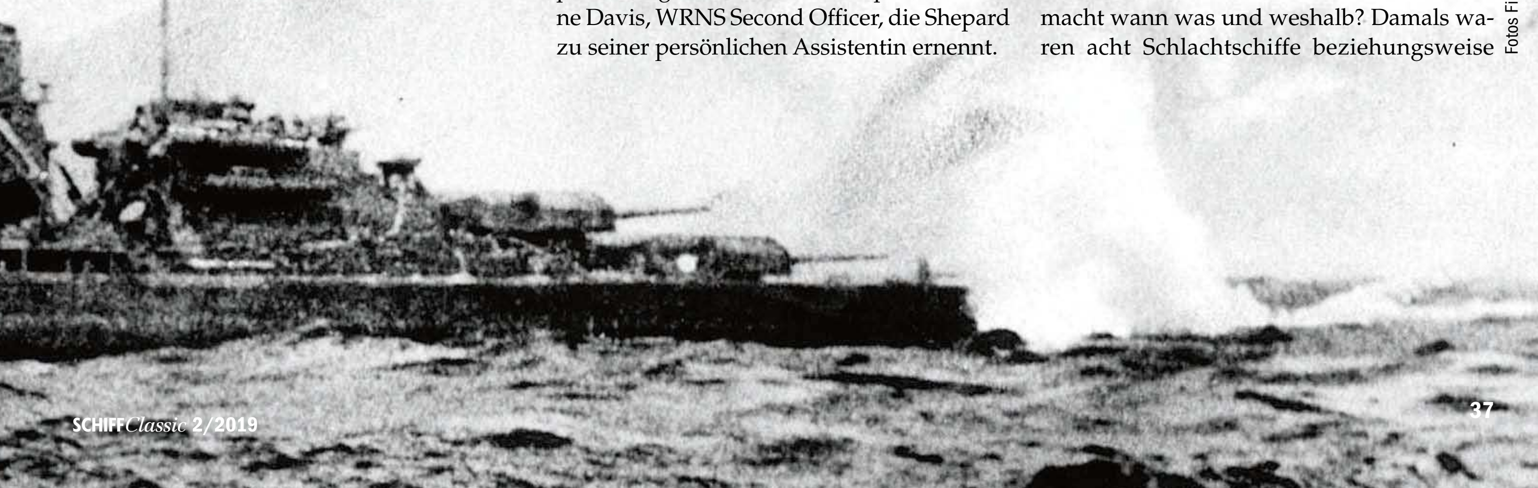
Als Identifikationsfigur ist Shepard fürs Publikum somit denkbar ungeeignet. Erst im Verlauf des Films taut der Mann auf und wird zugänglicher, für seine brüskierten Mitarbeiter als auch für den Zuschauer. Wir erfahren von seinen persönlichen Verlusten und Ängsten. So muss er um seinen Sohn bangen, der als Bordschütze auf der *HMS Ark Royal* dient. Nach einem ergebnislosen Aufklärungsflug wird Shepard jr. vermisst … Ansonsten verzichtet der Film weitgehend auf den üblichen *romantic plot* und begnügt sich – britisch unterkühlt – mit ein paar Nettigkeiten zwischen Shepard und Anne Davis, WRNS Second Officer, die Shepard zu seiner persönlichen Assistentin ernennt.

Im Film informiert ein norwegischer Agent die Briten vom Auslaufen beider Schiffe. Danach können die Köpfe der Royal Navy nur tagelang raten, welchen Weg das gefürchtete Schlachtschiff in den Atlantik nehmen wird. Der Zeitpunkt ist gut gewählt: Ein nicht geringer Teil der britischen Flotte ist auf das Mittelmeer konzentriert und miserables Wetter verhindert lange die Luftaufklärung im Norden. Als die *Bismarck* und die *Prinz Eugen* in der Dänemarkstraße zwischen Island und Grönland gesichtet werden, beginnt die Jagd.

So richtig in Fahrt kommt *Sink the Bismarck!* nach dem 24. Mai 1941. Die Briten haben dieses Datum lange im Gedächtnis behalten, die Schockwellen über den Verlust der stolzen *HMS Hood* an diesem Tag erfassten das ganze Land. Von der 1.421 Mann starken Besatzung überlebten nur drei Mann die Versenkung durch die *Bismarck*. Die moralische Wirkung muss auch Churchill erkannt haben, seit Mai 1940 Premierminister. In diesem schwierigen Augenblick tut er, was seine Landsleute von ihm erwarten. Er befiehlt seiner Admiralität, das verhasste deutsche Schlachtschiff zur Strecke zu bringen – mit allen Mitteln. Im Film tritt Churchill nur als unverkennbare Stimme am Telefon auf.

Der Zuschauer muss sich nun ranhalten: Etliche Schiffe der Royal Navy sind beteiligt und wollen im Blick behalten werden. Wer macht wann was und weshalb? Damals waren acht Schlachtschiffe beziehungsweise

Fotos Filmstreifen: 20th Century Fox, Plakat S. 39: p-a/Mary Evans Picture Library





IM *WAR ROOM*: Captain Shepard mit seiner Assistentin, Second Officer Anne Davis Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

Schlachtkreuzer, zwei Flugzeugträger, vier Schwere und sieben Leichte Kreuzer, 21 Zerstörer und einige Flugzeuge in die Jagd nach der *Bismarck* verwickelt, die seit dem Gefecht mit der *HMS Hood* und der *HMS Prince of Wales* eine Ölspur hinter sich herzog. Britische Flottenverbände verlegten daraufhin vom Mittelmeer in den Nordatlantik. Im Film wird diese Armada schwimmender Hauptdarsteller zumeist von akkurat gefertigten Modellen gedoubelt.

Gefechte im Wasserbecken

Der Wert des Films steht und fällt mit der glaubwürdigen Umsetzung der dramatischen Seegefechte. Ohne sorgfältige Spezialeffekte im Wasserbecken mit *miniatures* ist das nicht zu schaffen. Dafür hat man einen der Besten seines Fachs an Bord geholt: Howard Lydecker mit seiner jahrzehntelangen Erfahrung in dieser Kunst. Auch kameratechnisch greift man zu pfiffigen Lösungen; spezielle Linsen gaukeln auf der Leinwand räumliche Tiefe und Größe vor. Tatsächlich gelingen so zumeist überzeugende Sequenzen, die noch heute gegen das hyperdetaillierte Blendwerk aus der digitalen Hexenküche bestehen können.

Die Würfel in Sachen *Bismarck* fallen, als das beschädigte Schlachtschiff von seinen Atlantikplänen ablassen muss und zur Reparatur die Werft in Frankreich ansteuert – wie Captain Shepard vermutet, nachdem die Deutschen ihre Verfolger hatten abschütteln können. Doch dahinter steckt nicht etwa der intuitive Geistesblitz dieses genialen Strategen, sondern kühle Geheimdienstarbeit. Aber das konnten die Filmemacher des Jahres 1959/60 noch nicht wissen. Die Erkenntnisse vom Mai 1941 galten als geheim und blieben es bis zur Mitte der 1970er-Jahre.

Geniale Helden

Erst danach wurde klar, wer den logistischen ersten Schuss zur Versenkung der *Bismarck* abgegeben hatte: nämlich die Kryptoanalytiker von Bletchley Park, nordöstlich von London, in ihren streng abgeschirmten Holzhütten. Selbst dann dauerte es noch Jahrzehnte, ehe die Verdienste dieser Mathe-Genies und Code-Knacker ins Bewusstsein der breiten Öffentlichkeit sickerten – etwa in Filmen wie *The Imitation Game* (*Ein streng geheimes Leben*, 2014).

Die Männer und Frauen von Bletchley Park hatten abgefangene Funksprüche analysiert – und Flottenkommandant Lütjens funkte so gern und üppig, dass ihn Berlin schließlich ausdrücklich zur Funkstille auffordern musste! Somit lagen der Admiralität wichtige Indizien vor. Ein dechiffrierter Spruch im Luftwaffen-Code, der bereits geknackt war, lieferte bald die Bestätigung: Die *Bismarck* befand sich auf dem Rückmarsch. Bisweilen ist die Wirklichkeit um einiges reizvoller als die Phantasie der Drehbücher.

Die Royal Navy half den Filmemachern nicht nur mit Informationen, sondern auch mit schwerem Material. Viele Aufnahmen entstehen auf der *HMS Vanguard* – etwa die Bestückung der Geschütze in den Waffentürmen. Die *HMS Belfast* spielt einen der verfolgenden Kreuzer, während der Flugzeugträger *HMS Victorious* sich selbst darstellt – und nebenbei auch die *HMS Ark Royal*.

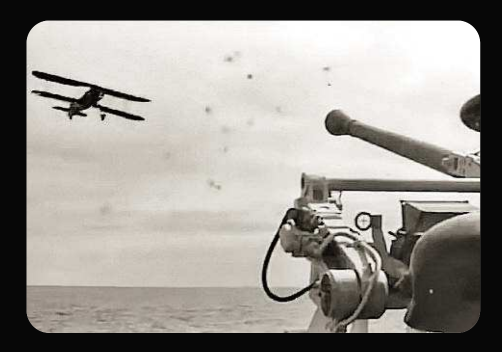
Von Letzterer waren für den zweiten Angriff die technisch längst antiquierten Fairey-Swordfish-Doppeldecker aufgestiegen. Am 26. Mai 1941 um 20:55 Uhr landete eine Swordfish jenen Lufttorpedotreffer,

BEDRÜCKTER FLOTTENCHEF Ohne Überzeugung in den Untergang

Günther Lütjens (1889–1941) ging mit einer düsteren Vorahnung in das „Unternehmen Rheinübung", wie es heißt. Doch Großadmiral Erich Raeder verwies auf die strategische Verbindung zur zeitgleichen Luftlandung auf Kreta, und Lütjens fügte sich. *Sink the Bismarck!* zeigt einen ganz anderen Flottenkommandanten. Dieser Lütjens ist ein verbitterter, vom Ehrgeiz zerfressener alter Mann, der die Niederlage des Ersten Weltkriegs nicht recht verdaut zu haben scheint und nun seine späte Chance auf Ruhm und Ehre wittert.

Der echte Lütjens war kein NS-Parteigänger – aber gewiss auch kein Widerstandskämpfer! Sein Weltbild und soldatisches Denken waren noch ganz von der Kaiserlichen Marine geprägt. Er galt als unnahbar und aristokratisch, streng und kühl, aber absolut vertrauenswürdig. Den „deutschen Gruß" vermied er nach Möglichkeit, was durchaus zur Kenntnis genommen wurde. Tatsache ist aber auch, dass sein bekannter Funkspruch vom 26. Mai 1941 um 21:40 Uhr dem „Führer" galt; da dümpelte seine *Bismarck* schon mit Schlagseite und geringer Fahrt im Kreis und war verloren.

Der Film-Lütjens, dargestellt vom tschechischen Schauspieler Karel Stepanek, spricht und agiert wie ein beängstigender Fanatiker (mit einer Tendenz zum *overacting*). Es ist ein Zerrbild, fast eine Karikatur, wenn man den wenigen Überlebenden der *Bismarck* glauben mag. Denn sie beschreiben den echten Lütjens vielmehr als nachdenklich, bedrückt und in sich gekehrt. Von ihm sei auf der letzten Fahrt der *Bismarck* wenig Aufmunterndes zu hören gewesen.









welcher die Ruderanlage der *Bismarck* lahmlegte. Fünfzehn Swordfish waren beteiligt. Im Film sind hauptsächlich Modelle und drei restaurierte Originale zu sehen. Zwei davon konnten für die Startszenen auf Deck eingesetzt werden, gedreht auf der *HMS Centaur*. Alle drei Swordfish sind heute Teil der Stiftung „Royal Navy Museum Flight“ in Yeovilton.

Dritter und letzter Akt: Die *HMS King George*, *HMS Rodney* und *HMS Dorsetshire* geben der angeschlagenen *Bismarck* den Rest. Sie sinkt am 27. Mai 1941 um 10:40 Uhr. Den Epilog der Geschichte muss man sich dazudenken. Von den 2.125 Mann Besatzung der *Bismarck* überlebten nur 115 (siehe *Schiff Classic* 2/2013), darunter nur ein Offizier. Die meisten nahm der Schwere Kreuzer *HMS Dorsetshire* auf. Ganz unerwähnt bleibt im Film der Umstand, dass der Rettungseinsatz abgebrochen wurde, als man die Annäherung deutscher U-Boote befürchtete, was nicht der Fall war.

Ansonsten verschweigt der Film wenig. Die zweifelhafte Darstellung von Flottenchef Günther Lütjens rief noch am meisten Widerspruch hervor. Die Kampfmoral zu heben, zählte nachweislich nicht zu den Führungsqualitäten des spröden Admirals. Deshalb hörte man von ihm nie groteskes Parteitagsgeschrei, mit dem der Film-Lütjens seine Männer auf die bevorstehenden Kämpfe im Nordatlantik einschwört: „Never forget that you are Germans! Never forget that you are Nazis!“ …

Gerade an solchen Stellen ist es interessant, die englische Originalfassung mit der deutschsprachigen zu vergleichen. Die Synchronabteilungen der Filmverleiher waren auf sprachliche Untiefen vorbereitet. So klingt derselbe Satz in der deutschen Version nach ein bisschen Hurra-Patriotismus, der nicht weiter wehtut. Es gibt in diesem Kriegsfilm (und gewiss in vielen anderen) ähnliche Beispiele, die etwas darüber aussagen, was man dem deutschen Kinogänger dieser Dekade zumuten zu können glaubte … und was nicht.

Ende ohne Pathos

In den 1950er- und 1960er-Jahren gehörten Kriegsfilme zur Standardproduktion des britischen Kinos, das mit wohligem Behagen auf den nationalen Zusammenhalt während der harten Kriegsjahre zurückblickte. Auch *Sink the Bismarck!*, der ein großer Erfolg an den internationalen Kinokassen war, spiegelt dieses Empfinden. Er gilt längst als einer der Klassiker seines Genres, der durchaus auch eine neue Generation von Fans zu beeindrucken vermag.

KURZKRITIK



Trotz einiger Unstimmigkeiten und Stereotypen: sorgfältig, dokumentarisch, geradlinig. Dabei ohne Längen, ohne störende Erzählfäden. Hervorragend in der handwerklichen Umsetzung und schauspielerischen Leistung. Der weitgehend faire Blick auf den Gegner hebt den Film deutlich über das Gros der 1960er-Kriegsfilme hinaus. *Sink the Bismarck!* ist bis heute der einzige Spielfilm zum Thema geblieben.

Das packend gefilmte Ende der *Bismarck* spart sich Pathos und das Gejubel der Sieger; es ist erbärmlich und wenig heroisch. Erst lange nach 1960 setzte die Brutalisierung des Kinos auch beim Genre Kriegsfilm ein. Deshalb wirkt ein Film wie *Sink the Bismarck!* heute geradezu betulich – angesichts sehr viel härterer Sehgewohnheiten unserer Tage, was ihm später den Vorwurf der „Verharmlosung“ eingetragen hat.

Nach getaner Arbeit treten Captain Shepard und Officer Davis ins helle Tageslicht, ganz überrascht von der frühen Stunde … Drei Jahrzehnte später: Als eine Expedition, angeführt von dem *Titanic*-Entdecker Robert Ballard, das Wrack der *Bismarck* 1989 in 4.800 Meter Tiefe aufspürt, erinnert sich die Welt wieder an den Mai 1941 im Nordatlantik. Und erneut wird die Frage diskutiert, wer nun den Giganten letzten Endes auf Grund geschickt hatte: die Royal Navy oder doch die eigene Mannschaft per Selbstversenkung?

James Cameron bringt 2002 noch bessere Aufnahmen aus der Tiefe mit. Sie belegen, wie standfest sich Panzerdeck und Seitenpanzer der *Bismarck* gegenüber 2.876 britischen Granaten erwiesen hatten. Man einigt sich auf den Konsens, der Untergang sei unvermeidlich gewesen – die Mannschaft habe ihn allenfalls beschleunigt … ⚓

UNREALISTISCH: Die Darstellungen von Günther Lütjens (Karl Stepanek, links) und Ernst Lindemann (Carl Möhner) verzerren die verbürgten Verhältnisse

Foto: picture-alliance/ Mary Evans Picture Library

Wahre Geschichten

Persönliche Schicksale

Untergang der *Luise Leonhardt*

Drama bei Elbe 1

Orkan über der Nordsee – mit Ruder- und Ankerkettenbruch im Mahlsand

Von Peter H. Block



KATASTROPHE IN DER ELBMÜNDUNG: ***Luise Leonhardt*** **am Großen Vogelsand. Es war ihre letzte Fahrt**

Artists Impression: Peter H. Block

Der historische Hintergrund

Hamburg, 22. November 1930. Ein typischer Novembertag über der alten Hansestadt, der alles grau in grau zeigt. Einer jener Tage, an denen es nie richtig hell wird. Ein stark böiger Wind fegt heulend durch Stadt und Hafen, wühlt das Wasser der Elbe auf und pfeift jaulend um Stage und Masten der an den Piers vertäuten Schiffe. Dunkle Wolken jagen am bleigrauen Himmel nach Nordost und treiben immer wieder heftige Regenschauer vor sich her, die in den Böen wuchtig gegen Bordwände und Aufbauten prallen und Straßen und Decks blankfegen. Schon am Morgen dieses Tages hatte die Deutsche Seewarte für die Deutsche Bucht steife, südwestliche Winde gemeldet, und die fegen jetzt auch über die Elbmetropole hinweg.

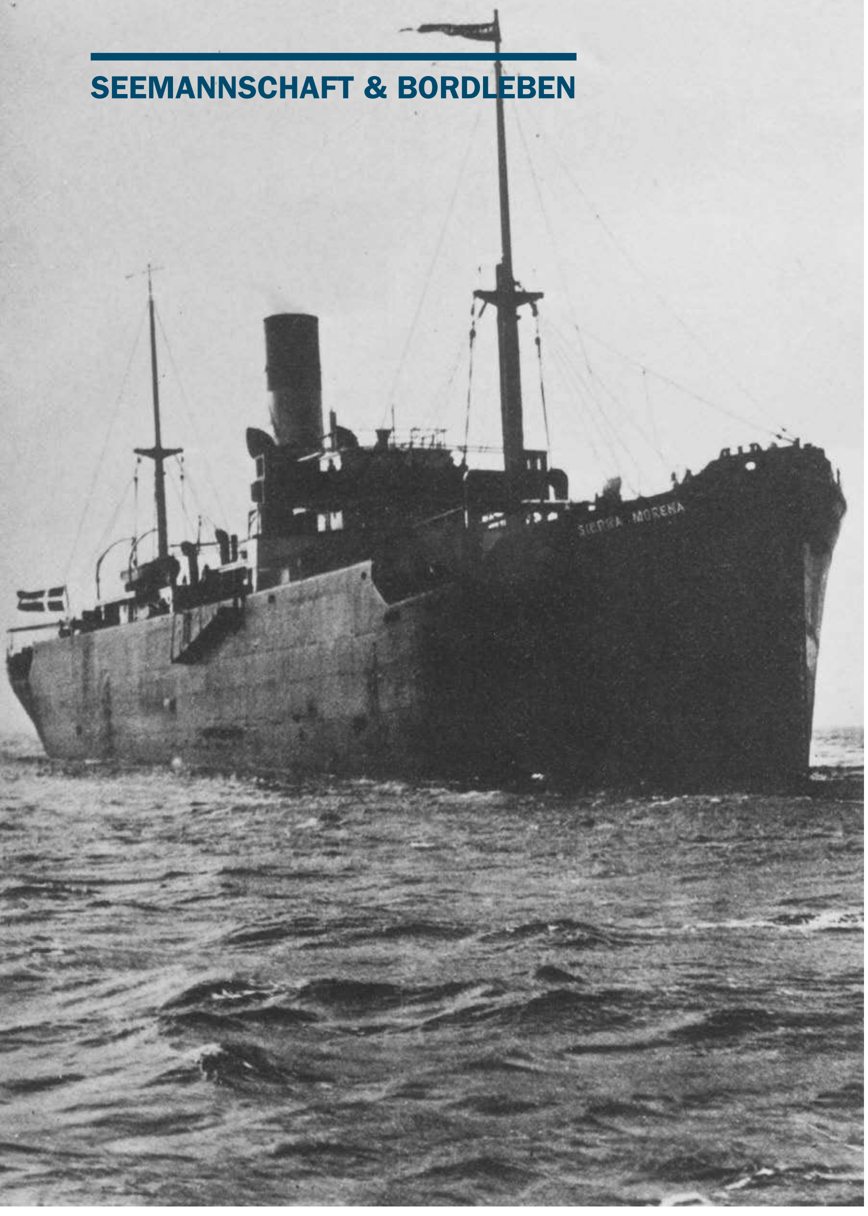
In der Rethe beim Köhlbrand zerrt die *Luise Leonhardt* an ihren Trossen. Der 3.477 Bruttoregistertonnen vermessende Frachter der Reederei Leonhardt & Blumberg war 1921 als *Sierra Morena* für die dänische Dampfschiffsgesellschaft Atalanta in England gebaut und 1929 von der Hamburger Reederei angekauft worden. Diese setzte ihn als Trampdampfer ein – als ein Schiff, das nur seinen nächsten Bestimmungshafen kennt und dort neue Ladung oder neue Order bekommt und dessen Seeleute nie vorhersagen können, wann sie wieder heimkommen.

Auf der *Luise Leonhardt* herrscht seit dem frühen Morgen reger Betrieb. Das Schiff wird fertig zur Ausreise gemacht, die letzten Säcke der für Portland bestimmten Ladung verschwinden in den Luken. An der Backbordseite übernimmt der Ladebaum Kohlen aus einem längsseit liegenden Leichter. Das Schiff hat zwar schon 900 Tonnen für die Kesselanlage gebunkert, aber Kapitän Hoffmann hat auf Anraten seines Ersten Ingenieurs noch 50 Tonnen zusätzlich geordert. – „Wir haben noch Platz dafür, das sollten wir ausnutzen. Und bei dem Wetter draußen ist mir wohler, wenn wir noch eine Reserve haben."

Das Wetter hat sich weiter verschlechtert. Sprach die Seewarte noch um 19 Uhr von „starken bis stürmischen südwestlichen bis westlichen Winden" und gab für die ganze Nordseeküste über Signalball eine Windwarnung heraus, so ändert sie dieses Signal um 20:40 Uhr in „Südweststurm rechtdrehend".

Der Sturm heult die ganze Nacht. Er begleitet die Schiffe, die sich im Ebbstrom elbeaufwärts quälen und froh sind, die aufgewühlte See draußen hinter sich gelassen zu haben und er begleitet die Männer, die Abschied von ihren Lieben daheim genommen haben und jetzt nach und nach an Bord des Dampfers *Luise Leonhardt* eintrudeln, um noch eine Mütze voll Schlaf zu nehmen. Um 5 Uhr muss ihr Schiff seeklar sein.

Pünktlich kommt der Hafenlotse an Bord und entert auf zur Brücke. Den Papieren entnimmt er, dass die Gesamtladung des Schiffes 6.410,50 Tonnen und der Tiefgang 7,10 Meter beträgt (laut Lotszettel 23'4"). Und dass der



IN ENGLAND GEBAUT: Die *Sierra Morena* war 1929 von der Hamburger Reederei Leonhardt & Blumberg gekauft und in *Luise Leonhardt* umgetauft worden
Foto: Sammlung GSW

Dampfer nur 5,5 bis sechs Knoten läuft.

„Wie das?"

„Die Reederei hat von Öl- auf Kohlenfeuerung umgestellt", erläutert der Kapitän. „Wegen der Kosten. Da ist die Maschine noch nicht voll eingefahren und bringt zurzeit nur neun bis zehn Atmosphären Druck statt der üblichen 13."

„Und damit wollen Sie raus? Bei dem Stiehm?" Lotse Schulz schüttelt verständnislos den Kopf und deutet auf das rote Sturmwarnsignal, das vom Dach der Seewetterwarte herüberleuchtet.

„Bis wir die Elbe hinunter sind und bei den Feuerschiffen die offene See erreicht haben, kann der Stiehm erheblich nachgelassen haben", wiegelt Kapitän Hoffmann ab.

„Wie Sie meinen. Sie sind der Käpp'n."

Draußen tutet der Schlepper *Emil*, der pünktlich zur Stelle ist, um die *Luise Leonhardt* von der Rethe in die Elbe zu ziehen. Er übernimmt die Trosse und geht mit der Maschine an. Die Trosse spannt sich, und sacht wird der Frachter von seinem Liegeplatz abgezogen, gedreht und mit langsam vorausgehender Maschine aus dem Köhlbrandhafen gesteuert. Beim Eindrehen in die Elbe passiert es dann: Die *Luise Leonhardt* hat noch nicht die Mitte der Fahrrinne erreicht, als sich eine heftige Bö gegen das Schiff stemmt. Unter dem plötzlichen Druck schert der Dampfer nach Backbord aus und wird an die westliche Kante der Fahrrinne gedrückt.

Rumms!

Ein heftiger Stoß geht durch das Schiff und lässt die Männer auf der Brücke taumeln. Sie sind auf Grund gelaufen, sitzen fest. Kapitän Hoffmann stößt einen saftigen Fluch aus. Sollte die Reise schon beendet sein, noch ehe sie richtig begonnen hat?

„Nun mal langsam, Käpp'n", beruhigt der Lotse. „Noch haben wir Flut, auflaufendes Wasser. Das Schiff wird also noch angehoben. Wenn wir den Schlepper nach achtern schicken und wir voll zurücklaufen, sollte der uns freikriegen. Nur muss das schnell gehen, in der nächsten halben Stunde kentert der Strom."

„Denn mal los, nix wie runter vom Schiet!"

Der Schlepper wird zum Heck beordert, während der 1. Offizier Johann Schütt mit ein paar Mann Schiffsboden und -wände nach Beschädigungen untersucht. Er findet keine, nicht eine einzige Niete ist herausgesprungen. Damit ist Kapitän Hoffmann eine große Sorge los, und als es dann auch dem Schlepper gelingt, sein Schiff herunterzuziehen „vom Schiet" und es wieder in der Mitte des Fahrwassers schwimmt, atmet er erleichtert auf.

„Noch mal gut gegangen."

„Dann goode Fahrt, Käpp'n."

Die Lotsen wechseln. Hafenlotse Schulz geht von Bord, Elblotse Stehr besetzt die Brücke. Er wird den Frachter bis zur Elbmündung bringen, und das wird schwer genug. Zwar hat mittlerweile der Ebbstrom eingesetzt, das Wasser läuft seewärts und sollte das Schiff eigentlich schneller machen. Aber das verhindert der mit Stärke 9 aus Westnordwest blasende Sturm, der sich dem Schiff entgegenstemmt; so, als wolle er mit aller Gewalt die Ausreise verhindern.

Und dieser Sturm hat im Lauf des Vormittags beständig zugenommen. Um 11 Uhr melden die Feuerschiffe *Borkum* und *Elbe 1* Westnordwest mit Stärke 9, Borkumriff sogar Nordwest mit 9, böig über 12 – das absolute Maximum. So wird es 11:50 Uhr, bis die *Luise Leonhardt* Brunsbüttelkoog erreicht; eine Strecke, für die selbst kleine Vergnügungsdampfer nur die Hälfte der Zeit brauchen. Und hier haben sich bereits mehrere Schiffe versammelt, die vor Anker liegend den Sturm abwarten.

„Das Beste ist, wir gehen auch zu Anker", versucht der Lotse den Kapitän umzustimmen. „Wir kommen ja kaum mehr gegen Flut und Sturm an, und nach See werden Sie bei diesem Wetter ja doch nicht kommen."

Wieder wiegelt Kapitän Hoffmann ab. „Nee, Lots. Lassen Sie uns erst mal weiterdampfen, wir haben heute früh schon genug Zeit verloren. Ich habe soeben einen guten Wetterbericht erhalten. Lesen Sie selbst!"

Der Lotse liest: „Vorhersage (gültig bis morgen Mittag): Sturmausläufer des Skagerrak-Tiefs überquert westliche Ostsee. Aussicht Deutsche Bucht: Stürmische, rasch abflauende Nordwest- bis Westwinde, später rückdrehend, wechselnd bewölkt, sichtig, anfangs Schauer."

Achselzuckend reicht der Lotse das Blatt zurück. Zweifellos eine günstige Prognose, doch er traut den Wetterpropheten nicht so recht, dafür hat er schon zu viele Überraschungen erlebt. Aber was soll er machen, er ist nicht der Kapitän und letztlich auch nur dessen Berater ohne eigene Kommandogewalt. Die Entscheidungen stehen ausschließlich dem Kapitän zu. Und wenn der weiterlaufen will – bitte, soll er. Es ist schließlich seine Entscheidung und seine

Verantwortung. „Herr Schütt, Sie übernehmen!“, gibt Hoffmann das Kommando an seinen Ersten weiter. „Kurs und Fahrt beibehalten! Ich bin in meiner Kajüte. Wenn etwas Wichtiges ist, lassen Sie mich wecken!“

Kapitän Hoffmann verlässt die Brücke, während sich die *Luise Leonhardt* weiter gegen Flut und Sturm elbeabwärts quält. Altenbruch wird passiert und um 16:30 Uhr, fast zwölf Stunden nach dem Ablegen beim Köhlbrand, liegt Cuxhaven an Backbord. Die Lichter der Stadt leuchten in der beginnenden Dunkelheit herüber, der Leuchtturm an der Alten Liebe schickt seinen Lichtkegel in regelmäßigen Abständen über Land und See. Der Lotse richtet sein Glas auf den Semaphor, den hohen Mast mit den beiden Windanzeigern hinter der Alten Liebe.

„Sehen Sie mal rüber, Herr Schütt! Da sind sie, die ‚abflauenden Winde‘ der Wettervorhersage.“

Der 1. Offizier nimmt das Glas und schluckt. Der Semaphor zeigt die tatsächlich vorherrschenden Wetterverhältnisse und nicht die dem Kapitän vorliegenden Prognosen von heute früh. Und die sind schlimm genug: Helgoland Nordwestwind mit Stärke 8 bis 10 und für Borkumriff sogar 9 bis 11, knapp unter dem Maximum.

Er zuckt die Achseln, hält sich weiter an die Order des Kapitäns: Kurs und Fahrt beibehalten! Und wenn sie erst mal draußen sind und die gefährlichen Mahlsände hinter sich gelassen haben, kann der Sturm durchaus abgeflaut sein. Also stampft das Schiff weiter gegen die entfesselten Elemente an, die auch mit eisigen Hagelschauern daherkommen. Unendlich langsam kriecht es an den Fahrwassertonnen vorüber; zuweilen hat es den Anschein, als ob es überhaupt keine Fahrt voraus mehr mache.

Unten im Schiff schuften die Heizer, werfen mit mächtigen Schaufeln Kohle auf, kippen die schwarzen Brocken in die gefräßigen Mäuler der Kessel und bemühen sich, den Dampfdruck zu halten. Der dicke schwarze Rauch, der aus den Feuerungen nach oben quillt, wird vom Sturm förmlich aus dem langen Schornstein gerissen und als rußiger Schleier auf das Achterdeck herabgedrückt.

Endlich wandert die Kugelbake achteraus, als eine weitere Hagelbö heranbraust. Klirrend und prasselnd schlagen die Körner von Haselnussgröße gegen die Scheiben der Brücke und der Nockhäuser – regelrechte Eisstücke, die da heranpeitschen und an Deck trommeln, wieder aufspringen und von den überkommenden Seen durch die Speigatts außenbords gewaschen werden. Die Männer auf der Brücke müssen ihre Augen bis zum Äußersten anstrengen, um die graue, wabernde Hagelwand zu durchdringen.

„Ist mir unverständlich, weshalb Ihr Kapitän bei diesem Wetter und dann auch noch in der Nacht hinaus will,“ spricht der Lotse den Ersten Offizier an. „Zumindest sollte er doch das Tageslicht abwarten.“

Verbissen starrt der Angesprochene geradeaus, in seinem Kopf arbeitet es. Was soll er tun? Einerseits hat er vom Kapitän klare Order, andererseits aber als dessen Stellvertreter auch Verantwortung für Schiff und Mannschaft. Und was der Lotse sagt, klingt vernünftig. Er teilt seine Ansicht, darf seine Gedanken aber nicht laut werden lassen. Also wählt er den Mittelweg, fragt den Lotsen: „Soll ich ihn wecken?“

„Ja, unbedingt!“, nickt dieser. „Und sagen Sie ihm, dass es draußen nicht doller werden kann als jetzt hier!“

Der Erste verschwindet in Richtung Kapitänskajüte, dabei immer wieder festen Halt suchend. Währenddessen rauscht die Hagelbö vorüber, das Getrommel hört auf, und als Kapitän Hoffmann die Brücke betritt, erscheint ihm die Luft wieder relativ klar und sichtig. Daher kann er die Befürchtungen seines 1. Offiziers nicht teilen, hält sie für übertrieben. Er sagt: „Es ist doch merkwürdig. Wenn wir rausfahren, dann weht es, gleichviel ob Sommer oder Winter. Aber diesmal habe ich wenigstens einen guten Wetterbericht und kann in absehbarer Zeit besseres Wetter erwarten.“

Der Lotse weiß es besser, er kennt sein Revier. Aber er weiß auch, dass er diesen Kapitän nicht umstimmen kann. Also schweigt er, er wird ohnehin gleich abgelöst. Und Kapitän Hoffmann ignoriert die Tatsache, dass der steife Nordwest immer höhere Wellenberge gegen sein Schiff anrennen lässt, obwohl es sich noch immer in der Elbmündung befindet. Die mächtige Gischtwolke, die beim Eintauchen des Bugs jedes Mal aufstiebt und längsdeck fegt, ist schließlich nicht zu übersehen. Aber gegen die Zuversicht des Kapitäns, die dieser lediglich aus einem mehrere Stunden alten Wetterbericht bezieht, ist auch der Lotse machtlos und erst recht der 1. Offizier.

„Herr Schütt“, richtet Kapitän Hoffmann wieder das Wort an seinen Ersten, „lassen Sie die Anker festlaschen und die Klüsen gut dichtmachen! Die werden jetzt ja wohl nicht mehr gebraucht.“

„Aye, Käpt’n.“

„Noch haben wir Flut, auflaufendes Wasser. Das Schiff wird also noch angehoben“

Der Hafenlotse zu Kapitän Hoffmann

Damit ist das Thema abgeschlossen. Johann Schütt greift sich sein Ölzeug und verlässt die Brücke, um den Befehl weiterzugeben und seine Ausführung zu überwachen. Kein Vergnügen für die Männer der Deckswache, die bis zu den Hüften im überkommenden Wasser stehen und sich anseilen müssen, damit sie nicht über Bord gewaschen werden. Als die Arbeit beendet ist, haben sie trotz des Ölzeugs kaum noch einen trockenen Faden am Körper.

„*Elbe 3* voraus.“

„Auf halbe Fahrt gehen!“

Kurz vor sechs Uhr abends. Der Lichtkegel des Feuerschiffes *Elbe 3* durchbricht Steuerbord voraus die Dunkelheit, weist den in See gehenden Schiffen den Weg durch die Untiefen des Elbmündungsgebietes. Unweit *Elbe 3* steht der Lotsendampfer auf Warteposition, der die Lotsen sowohl aufnimmt als auch übersetzt. Elblotse Stehr macht sich fertig, schlüpft ins Ölzeug und hängt sich die Tasche über den Rücken. Hier endet seine Aufgabe, den Rest des Weges bis zur offenen See muss der Kapitän allein finden.

„Versetzboot wird gefiert, Herr Stehr.“

„Na denn – goode Fahrt.“

Der Lotse verabschiedet sich und verlässt die Brücke, stapft mit schweren Schritten zum Schanzkleid, wo einer der Deckhands bereits die Lotsentreppe eingehängt hat.

Vom Lotsendampfer hat das Versetzboot losgemacht und taumelt durch die hohen Wellen heran, vom Lotsen aufmerksam beobachtet. Er kann es sich nicht verkneifen, noch einmal zur Brücke hochzurufen: „Das Beste ist, ihr geht zu Anker!"

Dann schwingt er sich über das Schanzkleid und steigt vorsichtig die Lotsentreppe hinab, hängt dort noch eine Weile an der Bordwand, bis das Versetzboot, eine anlaufende Welle ausnutzend, heranschießt und längsseit gehoben wird. Im richtigen Moment springt Heinrich Stehr und wird gleich von vier derben Fäusten gepackt und auf die Ducht gedrückt. Sofort schert das Boot wieder frei von der Bordwand und nimmt Kurs auf den Lotsendampfer. Stehr blick noch einmal zurück auf die *Luise Leonhardt*, sieht das Schiff aber nur noch als torkelnden Schatten in den hellen Gischtwolken und schüttelt verständnislos den Kopf.

Er wäre nicht hinausgefahren.

„So, Herr Schütt", wendet sich Kapitän Hoffmann an seinen Ersten, „Sie bringen uns jetzt bis *Elbe 1*! Ich bin um acht wieder auf der Brücke. Achten Sie darauf, dass wir nicht seitlich abkommen, *Elbe 1* passieren wir mit einer halben Meile Abstand!"

„Aye. Maschine voll voraus!"

Weiter stampft die *Luise Leonhardt* gegen die heulenden Sturmböen seewärts. Das Schiff zittert in sämtlichen Verbänden, wenn es in eine hohle See einsetzt – die schweren, hohen Wellenberge, die sich langsam und schwer erheben und zum Brechen neigen. Johann Schütt nimmt das Glas und starrt durch die Brückenfenster. Voraus müsste gleich *Elbe 2* in Sicht kommen. Aha, da ist es schon. Deutlich ist der rote Rumpf zu erkennen, wie er hinter seinen Ankerketten schwer in die See einstampft und immer wieder weiße Gischtmauern vor seinem Bug hochsteigen. Er stutzt, schaut noch mal hin und hat den Eindruck, als wandere das Schiff nach Steuerbord aus. Und jetzt wieder nach Backbord.

„Was ist los?", ruft er den Rudergänger an. „ Steuert unsere *Luise* so schlecht oder bist du noch duhn?"

„Mehr Dampf! Wir treiben aus dem Fahrwasser, wenn ihr nicht zulegen könnt"

Anweisung an den 1. Ingenieur

„Schlecht ist gar kein Ausdruck!", schimpft der Angesprochene. „Hundsmiserabel steuert der Zossen, schert andauernd nach Steuerbord aus. Dann muss ich Hartruder legen, um ihn wieder auf Kurs zu kriegen."

„Gut. Aber halt die Augen weit offen, wir haben Scharhörn-Riff an Backbord! Hallo Maschine!", ruft er ins Sprachrohr zum Maschinenleitstand: „Mehr Dampf! Wir treiben aus dem Fahrwasser, wenn ihr nicht ein paar Umdrehungen zulegen könnt."

„Wir tun, was wir können." Johannes Koop, der 1. Ingenieur, ist verärgert. An seinen schwer schuftenden Heizern, die sich im Seegang kaum auf den Beinen halten können, liegt es nun wirklich nicht. „Aber wir kommen einfach nicht über zehn Atü hinaus."

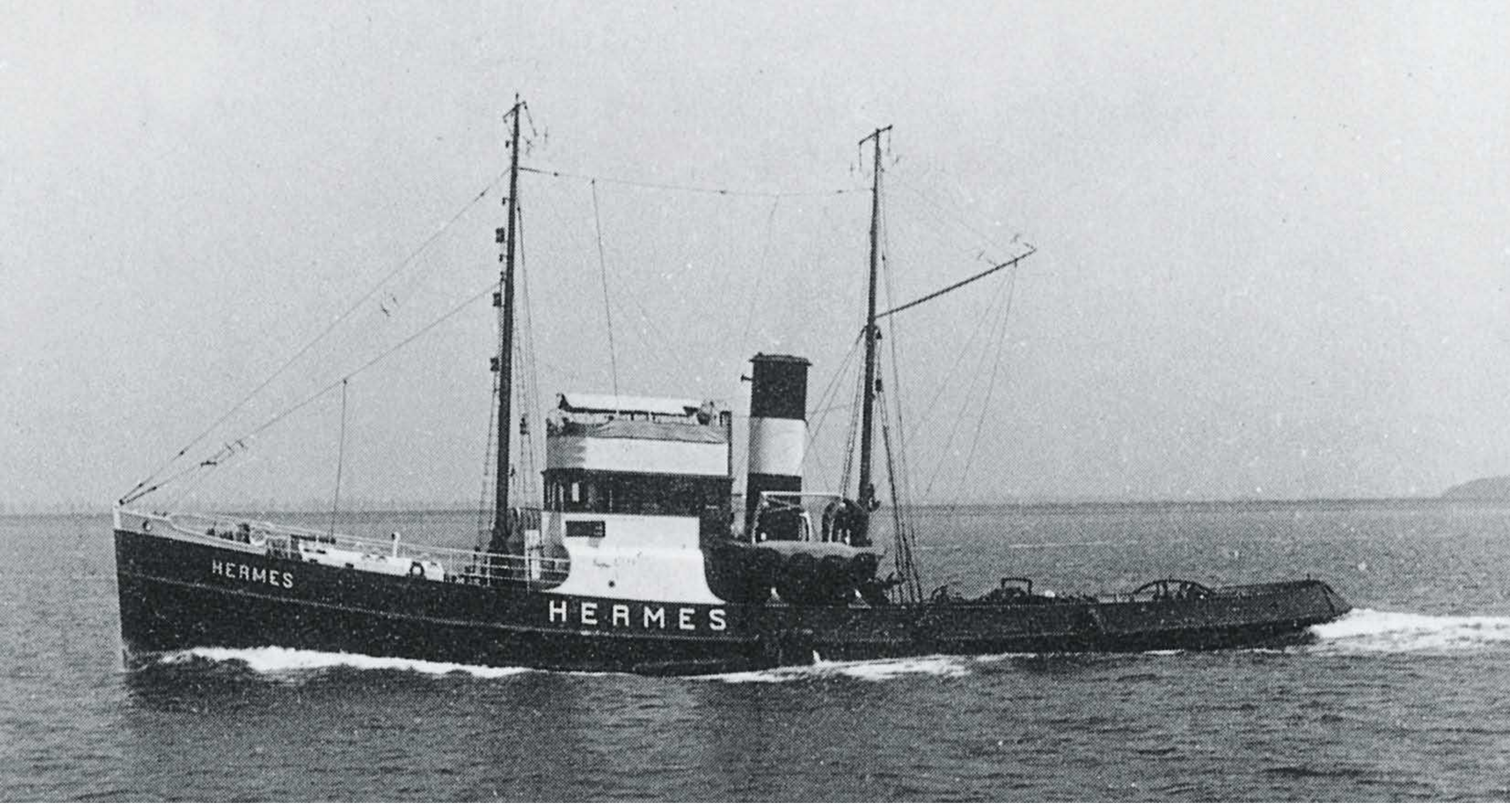
Dabei nimmt das Wetter immer noch zu und es wird für den Rudergänger zusehends schwerer, den Dampfer halbwegs auf Kurs zu halten. Die kurzen, steilen Seen in der Elbmündung heben sich immer höher, das Wasser donnert und rauscht um das gebeutelte Schiff, das sich unter den heftigen Schlägen aufbäumt und wie ein gehetztes Tier auszubrechen sucht. Zwar kontrolliert der Erste Offizier ständig den Kurs und der Rudergänger tut sein Äußerstes, aber die ununterbrochen anrollenden Seen und der aus Backbord voraus blasende Sturm drücken das Vorschiff immer wieder aus der Fahrrinne. Wenn auch die Wasserfläche hier bei *Elbe 2* so weit ist, wie eben nur ein Meer sein kann, so ist doch für einen Dampfer mit einem Tiefgang von über sieben Metern wie bei der *Luise* nur wenig Raum zwischen den ausgedehnten Sandbänken, die nur wenige Meter unter der Wasseroberfläche auf ihre Opfer lauern.

Und entlang dieser Fahrrinne, die beidseitig von Leuchtbojen begrenzt und auch regelmäßig ausgebaggert wird und an deren Rand die Feuerschiffe als schwimmende Leuchttürme verankert sind, muss das Schiff fahren, darf auch nicht wenige Meter außerhalb des Bojenstrichs geraten. An Steuerbord liegt der Große Vogelsand und das Schiff, das in dessen Mahlsand gerät, ist verloren; es kommt nicht mehr heraus und wird infolge seines Gewichts regelrecht verschlungen.

Das alles weiß der Rudergänger, und er kämpft verzweifelt gegen den gewaltigen Druck der See, der mit jeder anrollenden Woge auf dem Ruderblatt liegt und das Schiff herumzuwerfen droht. Jetzt ein Versagen der Rudermaschine oder ein Ruderkettenbruch, daran darf er gar nicht denken. Das Schiff wäre nicht mehr steuerbar und nur noch ein Spielball tobender Elemente.

Mit vor Anstrengung tränenden Augen versucht er, die Dunkelheit und die waagerecht fliegende Gischt zu durchdringen. Als die salzigen Schauer die Sicht wieder freigeben, sieht er die Lichter des Bojenstrichs nicht mehr an Steuerbord, sondern recht voraus – genau in Fahrtrichtung. Sturm und See haben das Schiff an die Grenze des Fahrwassers gedrückt, pressen es unaufhaltsam weiter in bedrohliche Nähe der Sandbänke. Der Rudergänger weiß, was das bedeutet. Sie kommen in den Bereich der gefährlichen Grundseen – anrollende Wellenberge, die sich im flacher werdenden Wasser aufsteilen und mit ihren Wellentälern bis fast auf die Sandbänke reichen. Einmal von ihnen erfasst, wird das Schiff zuerst angehoben und dann auf ihren Rücken bis zum Grund hinabgerissen, wo es dem nächsten Brecher hilflos ausgeliefert ist und von Glück sagen kann, wenn es dabei nicht gleich zerschlagen wird.

„Wahrschau!" hört er den Ersten noch mit voller Lungenkraft brüllen, als wieder eine haushoch erscheinende Welle aus der Finsternis heranrollt. Ein wahres Ungetüm von einem sich vorwärts wälzenden Wellenberg, der langsam, schon fast gemächlich an Luv emporkriecht und das Vorschiff hochsteigen lässt, sodass jeder an Bord festen Halt sucht. Dann bricht die steile, schimmernde Wasserwand mit ihrem zu Gischt zerblasenen Kamm über das Schiff hin, rast mit unvorstellbarer Gewalt über das Deck, das ganze Vor-



CHANCENLOS: Schlepper *Hermes* der Bugsier-Reederei Hamburg konnte dem havarierten Schiff nicht mehr helfen
Foto: Sammlung GSW

schiff mit Ladegeschirr, Winschen und Luken mit Schaum und gurgelnd umherschießendem Wasser einhüllend. Die *Luise Leonhardt* legt sich schwer über, ächzt und schüttert in ihren Verbänden. Sich wieder aufrichtend, steuert sie das jenseitige Wellental hinunter, als ein heftiger Stoß die Talfahrt jäh unterbricht, das Schiff bis zu den Mastspitzen hinauf erzittern lässt und die Männer auf der Brücke durcheinanderwirbelt.

Die *Luise Leonhardt* hat mit ihrer ganzen Länge eine Sandbank gerammt!

Noch während die Männer sich aufrappeln und schreckensbleich anstarren, durchbricht vom Achterschiff her ein scharfer, peitschender Knall das Heulen des Sturms, dann ein hartes Poltern und Rumoren. Der Rudergänger brüllt vor Schmerz, die Spaken des plötzlich herumwirbelnden Steuerrades haben ihm die Hand gebrochen.

„Teufel – was ist passiert?“

„Ruderkettenbruch!“

Entsetzt blicken sich die Männer auf der Brücke an. Ruderkettenbruch! Und das im Orkan! Das Schiff ist steuerlos, treibt unweigerlich auf den Großen Vogelsand zu. Kapitän Hoffman fasst sich als Erster: „Schütt – los, aufs Vorschiff und Anker werfen! Alle beide! Schnell raus damit, Kette lang ausstecken!“

Es ist die einzige Chance, das Unheil noch abzuwenden. Die Aussicht, dass der Anker auf dem sandigen Untergrund hält, ist zwar äußerst gering, aber eine andere Möglichkeit gibt es einfach nicht. Nicht in dieser Sturmnacht. Der Erste rast den Niedergang hinunter, ruft den Schiffszimmermann: „Timm’mann, komm rut! Anker smieten!“

Friedrich Glanzer ist schon zur Stelle; mit Ölzeug, Südwester und Seestiefeln. Gemeinsam mit dem Ersten kämpft sich der Österreicher an der Leeseite übers Vorschiff nach vorn zur Back, Hand über Hand sich vorholend an jedem nur greifbaren Halt im strudelnden und schäumenden Wasser. Keuchend und spuckend erreichen sie das Ladegeschirr, klammern sich fest, als die nächste See über das Vorschiff hereinbricht und die beiden Männer mit wütender Kraft in das Winschgestänge presst. Ihr Glück, denn die Gewalt der Wassermassen hätte sie sonst mitgerissen. Im Ablaufen des Schwalls tasten sie sich weiter vor zum Bug, mehr kriechend als gehend; am Ankerspill vorbei zum Klüsenrohr des Backbordankers. Mit klammen Fingern und mithilfe eines Marlspiekers lösen sie die Spannschraube der Lasching.

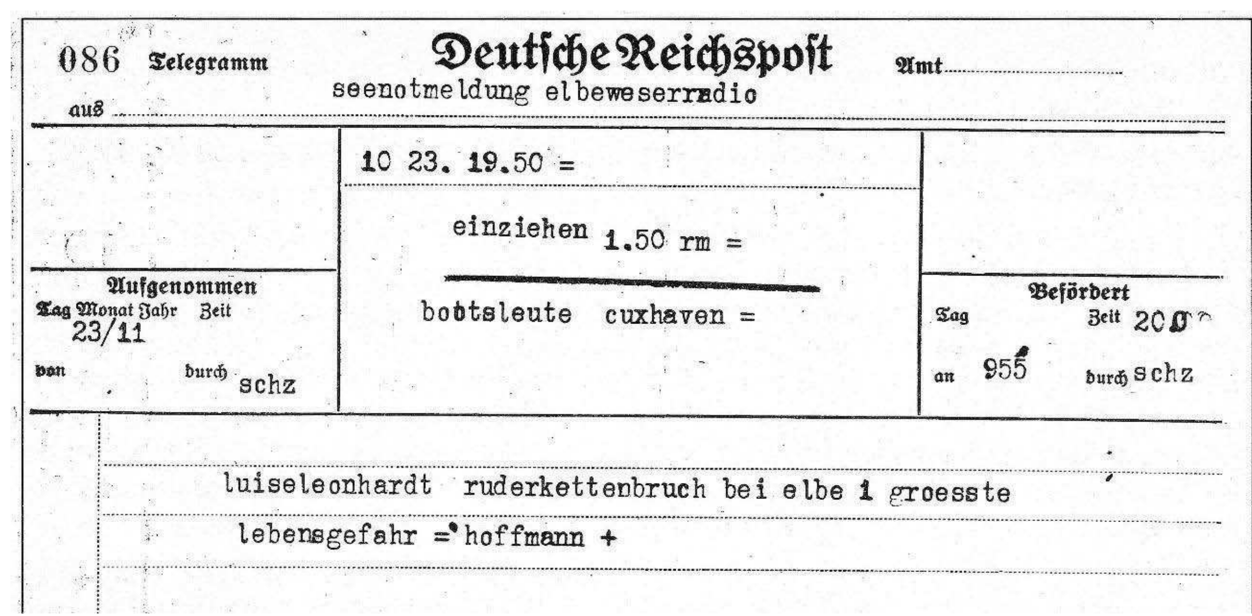
„Backbord klar?“, keucht der Erste. „Dann raus damit!“

Glanzer löst die Bremse, der Anker fällt. Funkensprühend rasselt die Kette über das Spill, wobei der Zimmermann die Bremse allmählich wieder anzieht. Die einzelnen Kettenlängen mit jeweils 15 Faden rauschen durch die Klüse. 60 Faden. Glanzer zieht fester an, dennoch läuft die Kette weiter, wird erst bei 90 Faden langsamer und kommt steif.

„Anker hat gefasst!“

Die *Luise Leonhardt* schwoit auf, legt sich auf die Seite und wird vom nächsten Brecher wieder angehoben. Ungeheure Zugkräfte wirken auf die Kette, die unter einer irrsinnigen Spannung steht. Dann rauscht der Brecher unter dem Schiff hindurch, die Kette entspannt sich. Fast im gleichen Augenblick wälzt sich eine zweite See heran, noch gewaltiger als die erste. Deren Zugkräften ist die Kette nicht mehr gewachsen. Ein Zittern geht durch den Rumpf, steigert sich zu einem heftigen Schütteln. Dann ein harter, heller Schlag, und die geborstene Kette rauscht durch das Klüsenrohr. Wie von Fesseln befreit richtet sich das Schiff auf, während Glanzer und Schütt schon zum Steuerbordanker kriechen und ihn klarmachen zum Fallen. Wenn dessen Kette jetzt auch bricht, ist das Schiff verloren. Sie darf nicht brechen.

Bei 90 Faden zieht Glanzer die Bremse fester an. Die Bremsbacken fassen, aber auch hier läuft die Kette weiter, Glied für Glied. Er legt sich mit seinem ganzen Gewicht in die Bremse, der Erste springt hinzu – dann endlich steht die Kette. Sie steht im ständigen Auf und Nieder unter enormer Spannung, aber sie steht. Nur wie lange, fragt sich Glanzer.


086 Telegramm Deutsche Reichspost Amt
aus seenotmeldung elbeweserradio
10 23. 19.50 =
einziehen 1.50 rm =
bootsleute cuxhaven =
Aufgenommen Tag Monat Jahr Zeit 23/11 von durch schz
Befördert Tag Zeit 2000 an 955 durch schz
luiseleonhardt ruderkettenbruch bei elbe 1 groesste
lebensgefahr = hoffmann +

NOTRUF: Um 19:50 Uhr von Elbe-Weser-Radio aufgenommen und zehn Minuten später an die Bootsstation an der „Alten Liebe" weitergeleitet
Foto: Sammlung GSW

Dass auch der Steuerbordanker auf die Dauer nicht halten kann, ist ihm klar. Dann spürt er die Hand des Ersten auf seiner Schulter.

„Los Timm'mann, zurück! Mehr können wir nicht tun."

Cuxhaven. An der Pier unweit des Alten Hafens liegt der Bergungsschlepper *Hermes* der Bugsier-Reederei Hamburg. Das Motorschiff liegt in Bereitschaft, um im Notfall sofort auslaufen zu können. In dieser Sturmnacht ist jederzeit damit zu rechnen, wenn auch die meisten Schiffe in den Häfen oder auf Reede Schutz gesucht haben. Und welch gewaltige Seen draußen stehen, das merkt man sogar hier im Schutz der Mole. Der Schlepper dümpelt dermaßen an seinen Festmachern umher, dass sich die in den Kojen dösende Besatzung schon auf See glauben könnte.

Die Uhr im Funkraum zeigt 19:50 Uhr, als der hinter seinen Geräten hockende Funker aufschreckt und die Muschel des Kopfhörers fester ans Ohr drückt. Im Zirpen der Morsezeichen fliegt sein Stift über den Meldeblock, und noch bevor er den Spruch völlig mitgeschrieben hat, drückt er schon den roten Knopf. Die Alarmglocken gellen durch die Wohnräume, schlaftrunkene Männer stürzen an Deck, geben schon die Gangway an Land und holen die Leinen ein. Kapitän von Riegen eilt zum Funker, der ihm wortlos den Notruf hinhält: „SOS SOS SOS ddrl + Luise Leonhardt an Leona Hamburg + Ruderkettenbruch bei *Elbe 1* + größte Lebensgefahr + Hoffmann."

„Rufen Sie Bugsier: Notruf! Laufen aus nach *Elbe 1*! Maschine Achtung!"

Von Riegen schaltet die Positionslaternen ein, unter dem Heck beginnen die beiden Schrauben zu mahlen und ziehen den Schlepper von der Pier. Er steckt eben seine Nase aus der Hafenausfahrt, als er auch schon die volle Wucht des Sturmes zu spüren bekommt und von Gischtschauern überschüttet wird. Das Schiff geht gehörig „zukehr", wird aber vom Kapitän mit schnellen Maschinen- und Rudermanövern zur Fahrrinne gezwungen. Kurs Feuerschiff *Elbe 1*!

Derweil hat Cuxhaven mit der Uhrzeitgruppe 19:54 den Havaristen angefunkt: „Schlepper *Hermes* zu Ihrer Assistenz ausgelaufen + Bugsier." Jetzt wissen die Männer des unglücklichen Dampfers, dass Hilfe unterwegs ist. Aber nicht nur der Bergungsschlepper ist alarmiert, auch die Feuerschiffe *Elbe 2* und *Elbe 1* haben den Notruf des steuerlos gewordenen Schiffes aufgefangen und über die Küstenfunkstelle an das Schifffahrtsamt Cuxhaven weitergegeben. Zwar finden sich auch Rettungsboote an Bord der Feuerschiffe, aber es wäre unverantwortlich, sie bei diesem Seegang zu Wasser zu lassen. Sie würden an den Bordwänden zerschellen.

Kaum dass der Schlepper die Fahrrinne erreicht hat, stiebt er unter Wolken von Gischt der offenen See zu. Kapitän von Riegen steht mit Bergungsinspektor Schuller auf der Brücke und hat alle Hände voll zu tun, um sein Schiff bei der tobenden See auf Kurs zu halten. Beide wissen, was es bedeutet, bei diesem Seegang steuerlos zwischen den Sänden zu treiben. Hier ist jede Minute kostbar, schon die nächste schwere See kann das Schicksal des treibenden Dampfers besiegeln.

Um 20:05 Uhr wird dem Kapitän ein Funktelegramm des Havaristen gereicht: „An Leona Hamburg + Ankerkettenbruch + Schiff hat Grundberührung."

„Also ist der erste Anker ausgerauscht", stöhnt Inspektor Schuller. „Wenn jetzt auch der zweite nicht hält, wird's zappenduster. Hoffentlich kommen wir noch rechtzeitig."

„Wenn wir überhaupt hinkommen, Herr Schuller."

Die Skepsis des Kapitäns ist verständlich. Sein Schiff kämpft gegen Sturm und laufende See und kommt nur quälend langsam voran. Sollte der Havarist tatsächlich schon auf Grund sitzen, kommen sie bei diesen Wetterbedingungen überhaupt nicht an ihn heran. Und der Mahlsand gibt ihn nicht wieder her.

„Käpp'n, Havarist fragt: Wie lange noch?"

„Geben Sie: Haben *Elbe 4* passiert!"

Das war um 20:20 Uhr. Und viel mehr kann Kapitän von Riegen auch nicht mitteilen, dazu hat er zu viel mit der Führung seines Schleppers zu tun. Hat er kurz hinter der Kugelbake sehr viel Wasser übernommen, so wird er um 21 Uhr beim Passieren von *Elbe 3* von schweren Brechern

regelrecht überflutet. Er muss zeitweilig mit der Fahrt heruntergehen, um nicht zu riskieren, dass seine Decksaufbauten von der See zertrümmert werden. Das wiederum kostet Zeit, die die Retter nicht haben. Sie wissen, dass sie die einzige Hoffnung des Havaristen sind. Setzen sie nicht ihr ganzes Können und auch ihr Leben ein, dann sind die 30 Männer auf der *Luise Leonhardt* dem Untergang preisgegeben.

So wird der Bergungsschlepper mit größtmöglicher Geschwindigkeit durch die See gepeitscht, die kontinuierlich höher steigt. Die Brecher klettern am Steven empor, wälzen sich schäumend über die Back und prallen gischtend vorkant der Brücke. Zeitweilig hat es den Anschein, als sei der Schlepper völlig unter den hereinstürzenden Wassermassen begraben, aber mit der Kraft seiner 1.650 PS arbeitet er sich immer wieder aus den kochenden Strudeln heraus, und sobald die See durchgerauscht ist, klingelt der Maschinentelegraf wieder bei „voll voraus", immer getrieben von den Funknotrufen der *Luise Leonhardt*, die die Retter zur Eile mahnen.

Um 21:27 Uhr fängt der Funker einen an Piper, Hamburg, gerichteten Spruch des Havaristen auf: „Ruderkettenbruch bei *Elbe 1* + Backbordankerkette gebrochen + Schiff treibt auf Sandgründe + Größte Gefahr + Beide Rettungsboote zerschlagen + Steuerbordanker hält noch, dauernde Grundsee + Rudergeschirr völlig unbrauchbar + Schlepper *Hermes* unterwegs + Hoffmann."

„Mein Gott, so weit ist es also schon." Kapitän von Riegen sieht seine Befürchtungen bestätigt. Er kann sich gut vorstellen, wie es auf dem Frachter aussieht – steuerlos und nur noch an einer Ankerkette zerrend den Grundseen des Großen Vogelsands ausgesetzt. Und jede Grundsee lässt ihn mit der ganzen Wucht seines Gewichts erneut auf den Grund aufstoßen, wo er dann von dem nächsten Brecher überrollt und Stück für Stück zerschlagen wird. Die Rettungsboote hängen nur noch als Fetzen in den Davits und die Aufbauten dürften bereits einem Trümmerfeld gleichen.

Nach Passieren von *Elbe 2* funkt Hermes um 21:40 Uhr den Frachter an: „Sind sie nördlich oder südlich von *Elbe 1*?"

Keine Antwort. Sechs Minuten später fragt *Hermes* erneut: „Warum antworten Sie nicht, es ist hier kein Vergnügen zu fahren. Wir brauchen genaue Position."

Endlich, um 21:48 Uhr, antwortet *Luise Leonhardt*: „Position Westspitze Vogelsand nach Peilung." Zwei Minuten später dann der letzte Spruch des Havaristen: „Wir brennen Blaufeuer ab."

Kapitän von Riegen greift sein Glas und starrt durch die Brückenfenster in die Dunkelheit, sucht nach einem sichtbaren Zeichen des Frachters. Dann, um 22 Uhr, sieht er voraus zwei Raketen hochsteigen und auf ihrem Scheitelpunkt in rotes Licht zerplatzen. Blaue Flackerfeuer flammen dicht über dem Wasser auf und im Schein dieser unheimlichen Beleuchtung kann er die Umrisse der *Luise Leonhardt* ausmachen – ein von der See zerschlagenes Wrack, von dem noch die Lademasten, der Brückenaufbau und Teile der Back aus dem Wasser ragen. Entfernung etwa drei Kabellängen in Peilung nördlich Blinktonne 2 und damit außerhalb des Fahrwassers.

Mit äußerster Vorsicht beginnt der Schlepperkapitän, sich in der Brandung am Rand der Sandbank an das Wrack heranzumanövrieren. Meter für Meter tastet er sich vor, aber näher als eine Kabellänge kommt er einfach nicht heran, dazu hat er nicht genug Wasser unter dem Kiel. Dabei wird der Schlepper dermaßen von Grundseen eingedeckt, dass auch das Leben der Retter auf dem Spiel steht. Von Riegen muss wieder abdrehen und tieferes Wasser aufsuchen. Hier kann nur noch das in Cuxhaven liegende Seenotrettungsboot *Ferdinand Laeisz* der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger helfen, das ist für solche Einsätze gebaut.

„Funkraum – rufen Sie Cuxhaven: Lage schlecht, Schiff antwortet nicht mehr auf Funkruf, zeigt nur zeitweise Notsignale. Empfehle Rettungsboot senden, falls möglich."

Kapitän von Riegen bleibt mit seinem Bergungsschlepper weiter vor Ort, kreuzt noch bis 24 Uhr oberhalb der Unglücksstelle, wenn auch von der *Luise Leonhardt* kein Lebenszeichen mehr kommt.

Erst dann bricht er die Aktion ab und geht auf Reede bei *Elbe 3* vor Anker. Hier sucht auch das aus Cuxhaven ausgelaufene Seenotrettungsboot Schutz vor dem Orkan, nachdem es sich bis *Elbe 2* vorgekämpft hatte und dann nicht mehr gegen Sturm und See ankam. Am nächsten Morgen, nachdem der Sturm abgeflaut ist und auch die See sich etwas beruhigt hat, laufen Schlepper und Rettungsboot erneut aus zur Unglücksstelle. Was sie vorfinden, ist nicht mehr viel: Nur das Maschinenhaus mit zwei Ventilatoren und ein Teil der Back ragen noch aus dem Wasser, sämtliche Aufbauten sowie Schornstein und Masten hat die See weggespült, den Rumpf der Mahlsand geschluckt. Kapitän und Bergungsinspektor sind einer Meinung: Hier kann kein Mensch überlebt haben!

„Schiff antwortet nicht mehr auf Notruf. zeigt nur zeitweise Notsignale"

Meldung des Bergungsschleppers *Hermes*

Das Seeamt Hamburg äußert in seinem Spruch vom 5. Dezember 1930 sein Unverständnis, „dass der verunglückte Kapitän Hoffmann mit seinem Schiff überhaupt ausgelaufen ist". Er sei durch die Wetterberichte der Deutschen Seewarte über das Bevorstehen dieses Sturmes unterrichtet worden und habe „Gelegenheit gehabt, das Anwachsen des Sturms und das Toben des Orkans unterhalb von Cuxhaven zu beobachten". Schließlich sei er auch „durch die wiederholten Hinweise seines Lotsen auf die gefährliche Lage nachdrücklich vor dem Auslaufen gewarnt" worden. Das Seeamt findet es „bedauerlich, dass Kapitän Hoffmann aus einer falschen Vorstellung über die Geltungsdauer des Wetterberichts heraus die Ausfahrt trotz des tobenden Orkans und der nachdrücklichen Warnungen der Signalstellen und des Lotsen unternommen hat".

Wegen dieser falschen Vorstellungen mussten 30 Menschen sterben. ⚓

In der nächsten Ausgabe: Die Schlacht in der Bucht von Manila am 1. Mai 1898 – Amerikas Weg zur Weltmacht beendet die spanische Kolonialherrschaft im pazifischen Raum.

PT 109 im Maßstab 1:350

Beeindruckender Winzling

Es müssen nicht immer die teuren Bausätze im Monstermaßstab sein, um einen Hingucker für die Vitrine zu bekommen. Raffiniert inszeniert, geht es auch mit bedeutend weniger Aufwand Von Dirk Mennigke

In der Nacht vom 30. November zum 1. Dezember 1942 fand die Seeschlacht vor Tassafaronga statt, in deren Verlauf die Japaner vier amerikanische Kreuzer schwer beschädigten und davon einen, die *USS Northampton*, versenkten. Das Patrouillenboot PT 109 fischte 94 Männer der *Northampton* aus dem Wasser und brachte sie sicher nach Tulagi.

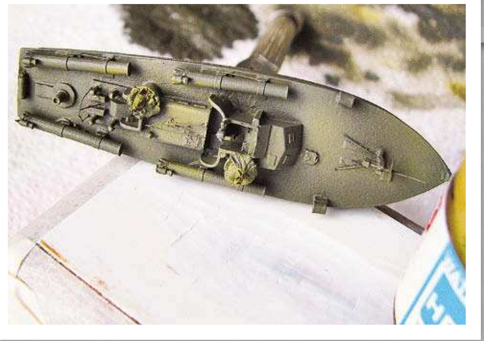
Eben diese Szene, das Einlaufen in Tulagi, hat Modellbauer Dirk Mennigke in einem Minidiorama festgehalten. Erfahren Sie in der neuesten Ausgabe von *ModellFan*, die bereits am Kiosk erhältlich ist, wie Sie auch Kleinstbausätze geschickt in Szene setzen, wo Sie brauchbares Zubehör erhalten und was Sie beim Zusammenbau im Hinblick auf den Miniaturmaßstab beachten müssen. ⚓



Die belebte Szenerie braucht nur sehr wenig Raum, um gut wirken zu können. Modellbau kann auch im Kleinen überzeugen!



Der Sockel ist zum Schutz vor Farbnebel mit Klebeband abgeklebt. Das Centstück verdeutlicht die „Ausmaße“ des Dioramas



Eine Lasur aus H71 Hellbraun und Klarlack verleihen dem Modell erste realistische Alterungsspuren



Schmutzspuren, die ablaufendes Wasser auf dem Bootskörper hinterlässt, imitiert man durch verschiedene Ölfarben

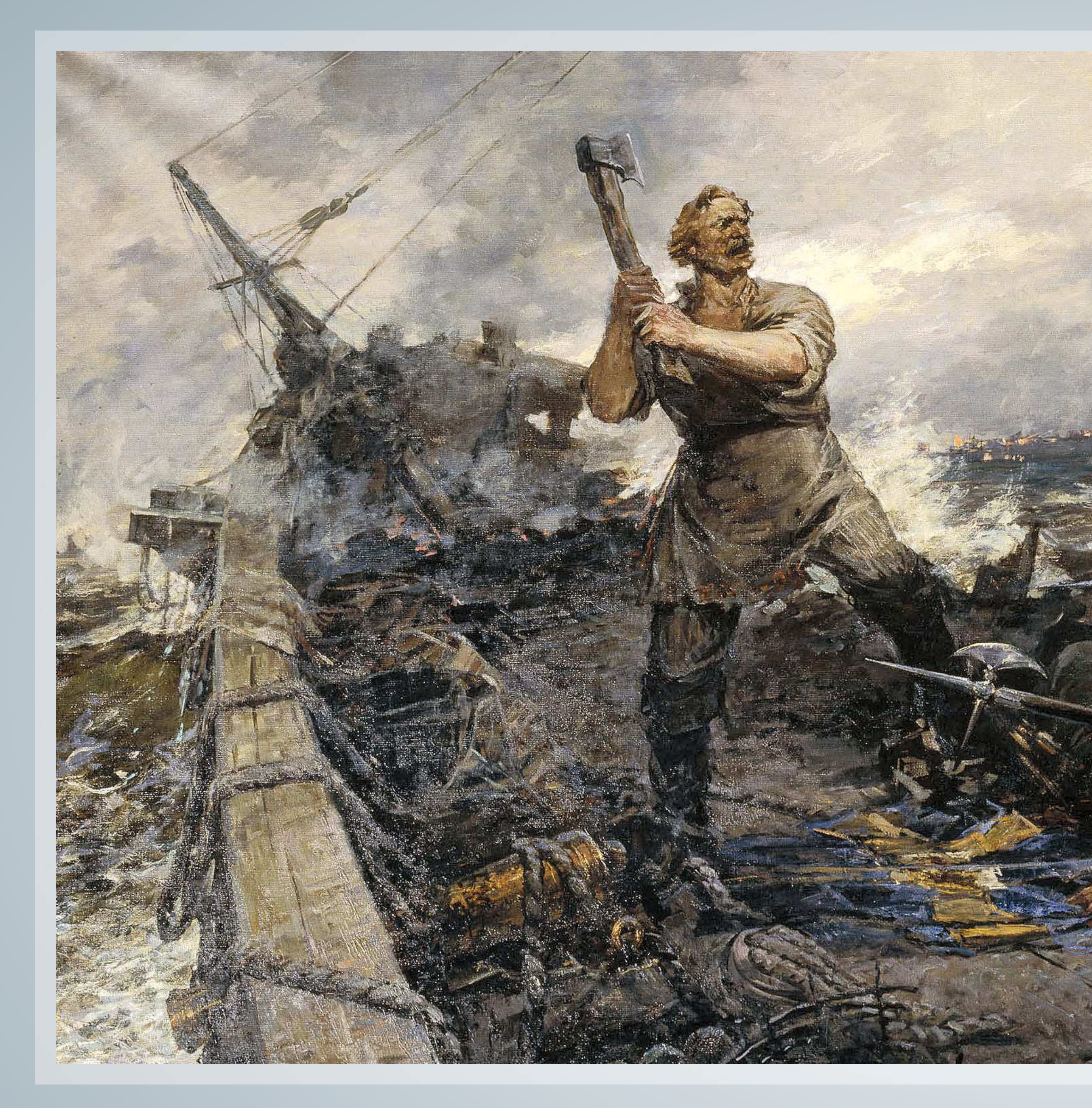




Zur Auflockerung bekamen Offiziere khakifarbene Uniformen. Die Figuren verleihen dem Modell sehr viel Dynamik

ModellFan 2/2019 verrät, wie der Modellbauer auch im Kleinstmaßstab Großes leisten kann.

Fotos: Dirk Mennigke



Stürmisch und temperamentvoll, aber immer mit einem Plan

Tordenskiold!



AUF MESSERS SCHNEIDE: Der dänische Volksheld Tordenskiold erwarb durch seinen Wagemut im Nordischen Krieg großen Ruhm. Das Gemälde zeigt eine Szene aus dem schwedischen Angriff auf die russische Festung Nowodwinskaja im Jahr 1701
Foto: picture-alliance/akg-images

Der dänische Admiral Peter Wessel Tordenskiold zählt zu den bedeutendsten und schillerndsten Persönlichkeiten der nordeuropäischen Seekriegsgeschichte. Seine Tapferkeit und sein Wagemut führten ihn innerhalb weniger Jahre an die Spitze der dänischen Marine

Von Dr. Jann M. Witt



ENTSCHEIDUNG ZU LANDE: In der Schlacht bei Poltawa im Jahre 1709 schlug Peter I. den Schwedenkönig Karl XII. und leitete damit die Wende des Krieges ein Foto: picture-alliance/akg-images

Es war der 28. Oktober 1690, als Peter Wessel in der norwegischen Stadt Trondheim als Sohn des Ratsherrn Johan Wessel geboren wurde. Bereits in jungen Jahren hatte er den Wunsch geäußert, Seeoffizier zu werden.

Da Norwegen damals zum Herrschaftsgebiet des dänischen Königs gehörte, war er im Alter von 15 Jahren nach Kopenhagen gegangen, um als Seekadett in die dänische Marine einzutreten. Doch Peter Wessels Bewerbung wurde abgewiesen, und so heuerte er stattdessen als Schiffsjunge auf einem Westindienfahrer an. Vermutlich durch die Fürsprache eines Freundes nahm ihn die Marine 1709 doch noch als Kadett an und entsandte ihn wenig später als Untersteuermann auf eine Reise nach Ostindien.

Während Wessel um den halben Globus segelte, kam es in Nordeuropas Machtgefüge zu dramatischen Veränderungen. Bereits seit dem Jahr 1700 tobte im Ostseeraum zwischen Schweden und einer breiten Allianz nordeuropäischer Staaten unter der Führung Russlands der Große Nordische Krieg. Überraschend hatten August II. der Starke, König von Polen und Kurfürst von Sachsen, König Friedrich IV. von Dänemark und Zar Peter I. der Große von Russland in einer konzertierten Aktion gemeinsam die schwedischen Besitzungen im Baltikum und das mit Schweden verbündete Herzogtum Schleswig-Holstein-Gottorf angegriffen, um die schwedische Vorherrschaft im Ostseeraum endgültig zu brechen. Aber der Überfall scheiterte. Entschlossen war der junge schwedische König Karl XII. in die Offensive gegangen, mit einem Heer auf der Insel Seeland gelandet und auf Kopenhagen vorgerückt.

DER VERLIERER: Karl XII. (1682–1718) war sowohl König von Schweden als auch Herzog von Bremen und Verden und erlag am Ende der Übermacht Foto: picture-alliance/akg-images

Dem dänischen König blieb schließlich keine andere Wahl, als Karl XII. um Frieden zu bitten, der sich daraufhin gegen Polen-Sachsen und Russland gewandt hatte. Doch nach der schweren Niederlage des schwedischen Königs gegen den russischen Zaren Peter den Großen bei Poltava in der heutigen Ukraine sah Dänemark im Jahre 1709 den Zeitpunkt gekommen, erneut in den Kampf gegen Karl XII. einzugreifen.

Erstes Kommando

Den Krieg trugen die Beteiligten auch zur See aus. Da es der dänischen Marine an erfahrenen Seeoffizieren fehlte, ernannte man Wessel nach seiner Rückkehr und einem kurzen Besuch der Seekadetten-Akademie 1711 zum Unterleutnant an Bord der zum Glückstädter Geschwader gehörenden Fregatte *Postillonen*. Die Fregatte lief kurz darauf nach

Norwegen aus, wo der dortige Oberbefehlshaber Valdemar Baron Løvendal bald auf den jungen Offizier aufmerksam wurde und ihm das Kommando über die kleine, mit vier Kanonen bewaffnete Schnau *Ormen* gab.

Nachdem Wessel in mehreren Gefechten mit den Schweden seinen Mut und sein Können unter Beweis gestellt hatte, bat er um das Kommando über ein größeres Schiff. Dafür allerdings hielten ihn seine Vorgesetzten noch nicht für reif genug; unter anderem bemerkte der dänische Kriegssekretär Eickstedt über Wessel, „um eine Fregatte zu commandiren wäre er zu flüchtig und noch nicht genug gesetzt". Gleichwohl verschaffte ihm

SCHNAUEN

... waren zweimastige Rahsegler, deren Großmast-Gaffelsegel keinen Baum besaßen. Sie sind vor allem für das 18. Jahrhundert nachweisbar

sein Förderer Baron Løvendal 1712 das Kommando über die mit 20 Kanonen bestückte Fregatte *Løvendals Gale*j, die dieser auf eigene Kosten ausgerüstet hatte. Erneut bewährte sich sein Schützling als tatkräftiger Seeoffizier, doch zeigte der aufbrausende und oft unbeherrschte Wessel wenig später auch die negative Seite seines Charakters, als er sich mit seinem Vorgesetzten, Kommandeur Daniel Jacob Wilster, überwarf, der ihn schließlich zur Hauptflotte unter Admiral Ulrik Christian Gyldenløve versetzte.

Mit 23 Jahren Kapitän

In den beiden folgenden Jahren operierte die dänische Flotte hauptsächlich im Skagerrak, im Kattegat und in der westlichen Ostsee, wobei Peter Wessel seinen Ruf als verwegener Draufgänger in zahlreichen Gefechten weiter festigte. Charakteristisch für seine waghalsigen Taten ist der Kampf mit einem unter schwedischer Flagge segelnden englischen Kaperschiff. Nach einem heftigen Schusswechsel hatte Wessel den Kommandanten des feindlichen Schiffes angerufen und ihn gebeten, ihm ein wenig Schießpulver zu überlassen, da seine eigenen Vorräte erschöpft seien.

Nachdem die beiden Kommandanten gegenseitig auf ihr Wohl getrunken hatten, trennten sich die Schiffe. Seine Vorgesetzten betrachteten dieses Verhalten allerdings als grobe Pflichtverletzung. Dem Kriegsgericht entkam er nur dank der Protektion des dänischen Königs, der ihn überdies im Alter von erst 23 Jahren zum Kapitän beförderte. Dieser schnelle Aufstieg sorgte zusammen mit seinen Allüren dafür, dass Peter Wessel unter seinen Offizierskameraden nicht nur Freunde hatte.

Im April 1715 wurde Wessel mit der *Løvendals Galej* zu einem Geschwader unter Konteradmiral Christian Carl Gabel abgestellt, das in der Ostsee die Bewegungen der schwedischen Flotte beobachtete. Am 24. April kam es vor der Insel Fehmarn zu einem Gefecht mit einem schwedischen Geschwader, das nach erbittertem Kampf mit der vollständigen Niederlage der Schweden endete. Wessel zeichnete sich erneut aus, als es ihm gelang, den feindlichen Befehlshaber Konteradmiral Karl Hans Wachtmeister gefangen zu nehmen. Als Belohnung erhielt Wessel das Kommando über die Fregatte *Vita Ørn*, die die Dänen in der Schlacht vor Fehmarn erobert hatten.

Einige Monate später trat der Krieg in eine neue Phase, als der schwedische König Karl XII. im Dezember 1715 überraschend aus dem türkischen Exil, in das er sich nach der Niederlage bei Poltawa zurückgezogen hatte, nach Schweden zurückkehrte.

Unerschrockener Angriffsgeist

Während sich die dänische und die schwedische Flotte gegenseitig belauerten, ohne dass sich größere Gefechte ereigneten, zeigte Peter Wessel erneut aggressiven Kampfgeist. Bei jeder Gelegenheit suchte er das Gefecht und zögerte auch nicht, überlegene Gegner anzugreifen. Seine Unerschrockenheit und seine Angriffslust belohnte der Dienstherr Anfang 1716, indem er ihn unter dem Namen Tordenskiold („Donnerschild") in den Adelsstand erhob.

Im Frühjahr 1716 scheiterte Karls XII. Versuch, Kopenhagen über die zugefrorene Ostsee anzugreifen, woraufhin er seine Truppen nach Norwegen führte. Auch der Seekrieg verlagerte sich nun wieder in das Kattegat und den Skagerrak. Tordenskiold kommandierte ein Geschwader, mit dem er



DER GROSSE: Zar Peter I. (1672–1725) hatte erkannt, dass dem russischen Handel ein Zugang zur Ostsee fehlte; sein Ziel war es daher, die schwedische Vormachtstellung in der Ostsee zu brechen
Foto: picture-alliance/akg-images

300-JAHR-FEIER: Während der „Tordenskiold-Tage“ in Dänemark am 19. und 20. Oktober 2017 stellte das Royal Danish Arsenal Museum die Schlacht im Hafen von Kopenhagen 1717 gekonnt nach

Foto: picture-alliance/Scanpix Denmark

den schwedischen Nachschub über See unterbrechen sollte. Am 8. Juli 1717 errang Tordenskiold den wohl größten Erfolg seiner Karriere: Bei der Insel Dynekilden nahe der schwedisch-norwegischen Grenze konnte er eine schwedische Nachschubflotte stellen und alle Transport- und Geleitschiffe erobern oder vernichten. Dadurch sah sich der schwedische König Karl XII. gezwungen, die Belagerung der norwegischen Grenzfestung Fredriksten aufzuheben und sich zurückzuziehen.

Gegen Ende des Jahres 1716 wurde Tordenskiold zum Kommandeur des Nord-Geschwaders ernannt. Seine Aufgabe war die Blockade Göteborgs, wo die Schweden eine große Flotte versammelt hatten. Zugleich sollte er die zahlreichen schwedischen Kaperschiffe bekämpfen, den Nachschub für die schwedischen Truppen in Norwegen unterbinden und den dänischen Seehandel schützen.

Dabei setzte Tordenskiold vor allem auf Nachtangriffe und überraschende Attacken auf den vor Anker liegenden Feind, wobei er neben zahlreichen Erfolgen auch empfindliche Niederlagen erlitt wie bei einem Angriff auf den nordschwedischen Ort Strømstad, bei dem er selbst verwundet wurde. Im September 1718 marschierten die Schweden wiederum in Norwegen ein und belagerten erneut die Festung Fredriksten, wobei König Karl XII. am 11. Dezember des Jahres den Tod fand. Tordenskiold persönlich überbrachte die Nachricht vom Tod des schwedischen Königs am 28. Dezember dem dänischen König Friedrich IV., worauf ihn dieser zum Dank für seine Dienste zum Konteradmiral beförderte.



RAU, ABER KLUG: Tordenskiold dachte trotz (oder wegen) seiner zupackenden Art stets in strategischen Dimensionen

Foto: Municipal Archives of Trondheim

Ungeachtet des Todes Karls XII. setzten die Dänen den Kampf in der Hoffnung auf territoriale Gewinne fort. Am 16. Juli 1719 eroberte Tordenskiold nach heftigem Beschuss die auf der Insel Marstrandsö nördlich von Göteborg gelegene Stadt Marstrand mitsamt der Festung Carlsten. Nach diesem beeindruckenden Sieg wurde Tordenskiold im Alter von nur 29 Jahren zum Vizeadmiral befördert.

Neue Großmächte

Erneut musste der ungestüme Tordenskiold aber auch bittere Niederlagen einstecken. Im Mai 1719 scheiterte ein nächtlicher Überfall auf die Festung Nya Elfsborg an der Mündung des Flusses Gøtaelven, wobei er zwei Schiffe einbüßte. Im August scheiterte auch der zweite Versuch, Nya Elfsborg einzunehmen, doch gelang es Tordenskiold im Oktober, die Festung im Schutz der Dunkelheit mit einer aus kleinen Schiffen bestehenden Flotte zu passieren und die im Hafen liegenden schwedischen Schiffe in die Luft zu sprengen.

Nur das ehemalige dänische, von den Schweden gekaperte Schiff *Prins Carl* entging der Vernichtung. Trotz des heftigen



BEDEUTSAM: **In der Seeschlacht von Gangut zwischen Russland und Schweden nördlich der Hanko-Halbinseln errangen die Russen 1714 ihren ersten bedeutenden Seesieg** Foto: picture-alliance/Heritage Images

schwedischen Geschützfeuers zog sich Tordenskiold mit seinen Schiffen und der wiedereroberten *Prins Carl* ohne Verluste zurück. Dieses letzte Gefecht des Krieges zeigte noch einmal die typische Taktik Tordenskiolds: ein überraschender, entschlossen und rücksichtslos vorgetragener Angriff, gefolgt von einem schnellen Rückzug.

Tod im Zweikampf

1720 schloss Schweden mit Dänemark den Frieden von Frederiksborg. Mit der Niederlage im Großen Nordischen Krieg war die bisherige schwedische Vorherrschaft im Ostseeraum endgültig beendet. Doch nicht Dänemark, sondern Russland wurde nun die neue Großmacht im Norden Europas. Nach dem Ende des Krieges unternahm Tordenskiold eine Reise nach Hannover, wo er in Streit mit dem livländischen Obersten Jacob Axel Staël von Holstein geriet, der in schwedischen Kriegsdiensten gestanden hatte. Der heftige Wortwechsel endete mit einer Duellforderung.

Am 20. November 1720 fand Peter Tordenskiold in Hildesheim im Zweikampf den Tod durch einen Degenstoß des livländischen Oberst. Man überführte seinen Leichnam nach Dänemark und setzte ihn in Kopenhagen in der Kirche auf dem Holm bei. Vermutungen, dass es sich bei diesem Duell um eine Mordintrige seiner Feinde gehandelt habe, konnten inzwischen widerlegt werden. Die Ursache für den Zweikampf war Tordenskiolds Temperament, der Grund für seinen Tod ein geschickterer oder zumindest glücklicherer Gegner gewesen. Bis heute gilt Tordenskiold als größter dänischer Seeheld. Schiffe wurden nach ihm benannt und sein Porträt schmückt Streichholzschachteln der Marke „Tordenskiold“ (Sikkerhedsstaendstikker), die – Ironie des Schicksals – in Schweden hergestellt werden. ⚓

FÜR DIE EWIGKEIT: **Das Tordenskiold-Denkmal im norwegischen Trondheim erinnert an die großen Taten des nordeuropäischen Seehelden** Foto: picture-alliance/imagebroker

Marineuhren gestern und heute

Elegante Lebensretter

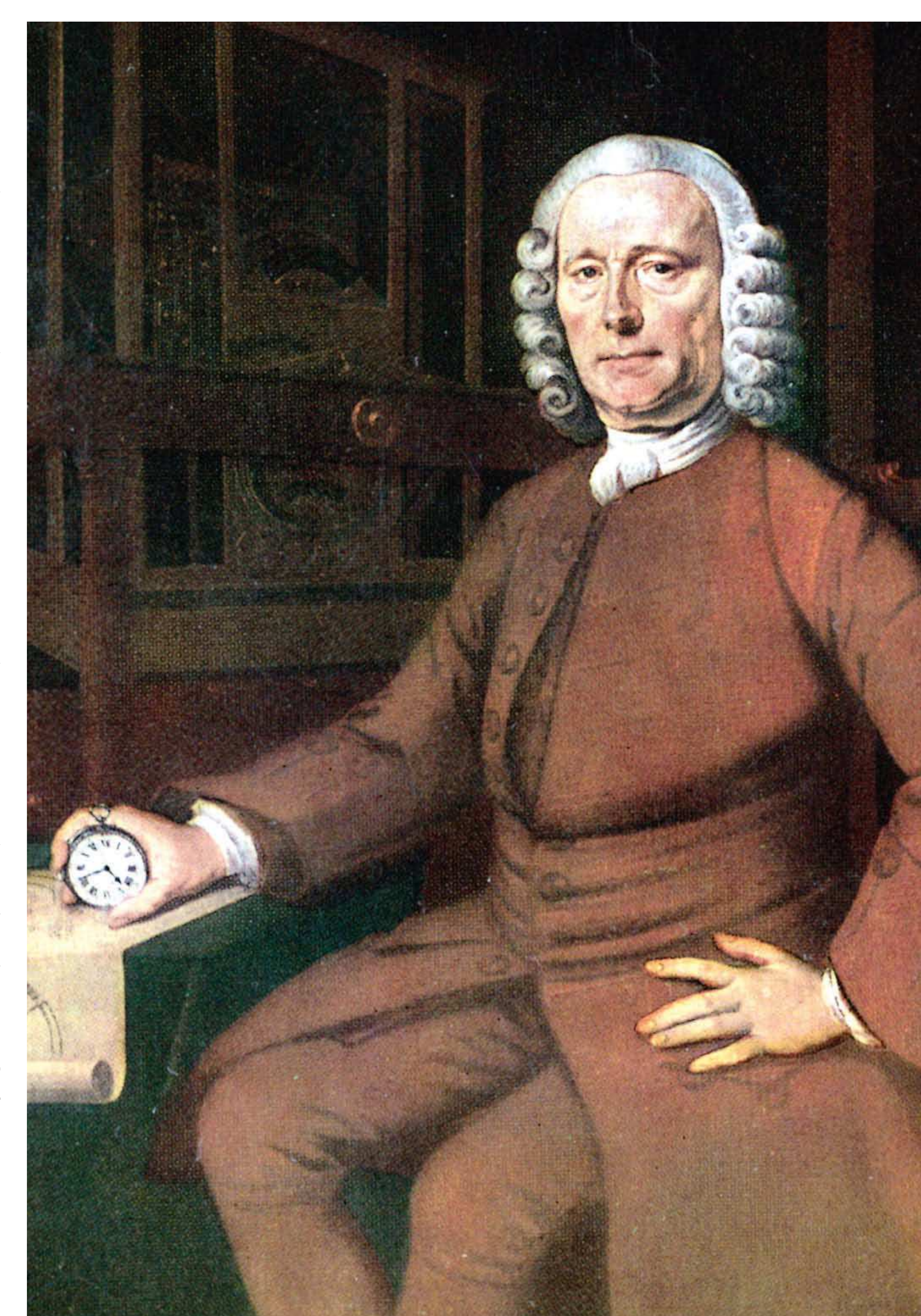
Maritime Uhren waren schon immer Hingucker und Handwerkszeug in einem. Historischen Vorbildern nachempfunden, erfreuen sich edle Retro-Stücke wieder großer Beliebtheit Von Korvettenkapitän d. R. Rolf Stünkel

Am 22. Oktober 1707 ging ein Großteil der englischen Flotte unter Admiral Sir Clowdisley Shovell vor den Scilly-Inseln bei schlechtem Wetter verloren – heute, im Zeitalter von Echolot und GPS, ein nur schwer vorstellbares Schiffsunglück. Seinerzeit ließ sich die geografische Länge auf offener See noch nicht bestimmen, da präzise Zeitmesser fehlten; so war jede Fahrt in Richtung felsiger Küsten und enger Gewässer besonders bei schlechten Sichten ein gefährliches Wagnis.

Schon 1675 hatte das Royal Greenwich Observatory die Aufgabe übernommen, das lange bekannte „Längenproblem" zu lösen. Der Tod des 56-jährigen Kriegshelden und seiner mindestens 1.400 Seeleute beschleunigte die Entwicklung der Schiffschronometer, deren „mitgenommene Referenzzeit" zum Bezugsmeridian Greenwich bald erlaubte, den Standort sicher zu bestimmen. Im Jahre 1759 baute John Harrison den ersten genauen Schiffschronometer. Mithilfe seines „H.4" konnte Captain James Cook wenig später erstmals den südlichen Indischen Ozean, Australien, Neuseeland und weite Teile des Pazifiks kartografisch erfassen.

Sichere Standortbestimmung

Bis Mitte des 19. Jahrhunderts waren die Briten auf dem Gebiet der Chronometer weltweit führend, dann zogen andere Nationen nach. Die 1874 eröffnete Hamburger Seewarte war als Reichsinstitut dem Chef der Admiralität der Kaiserlichen Marine unterstellt und verfügte über ein eigenes Chronometer-Prüfungsinstitut; damit wollte man bewusst heimische Produkte fördern. In den 80 Jah-



LÖSTE DAS LÄNGENPROBLEM: **Der britische Uhrmacher und Erfinder John Harrison (1693–1776) ermöglichte es durch präzise Zeitmessung, den Längengrad genau zu bestimmen**

Foto: Interfoto/IFPAD

ren seiner Existenz entwickelte das Haus im Garten der Sternwarte am Millerntor Standards, nach denen Chronometer, Taschen- und Armbanduhren für Marinezwecke zu bauen und zu testen waren.

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges entschied die seit 1934 zuständige Marine nach „Einstufung zur Wehrfertigung“, wer zum erlauchten Kreis der Uhrenlieferanten gehören durfte und was genau zu produzieren war – ähnlich wie bei den Fliegeruhren, deren Produzenten das Reichsluftfahrtministerium (RLM) bestimmte. Hier gab es zahlreiche Überschneidungen, und besonders die Bauform „Beobachteruhr“ wurde mit teils nur geringen Abweichungen parallel für Luftwaffe und Marine hergestellt.

Hauptmerkmal einer Beobachteruhr war neben der geforderten Genauigkeit und robusten Bauweise die gute Ablesbarkeit auch bei schlechten Lichtverhältnissen; in den 1940er-Jahren wurden die Zifferblätter dazu komplett mit Zinksulfit beschichtet, das nachleuchtete. Die maritime Variante gab es als Chronometeruhr (B-Uhr I. Klasse), Deckuhr (B-Uhr II. Klasse) und Präzisionsuhr (B-Uhr III. Klasse), stets mit der gut lesbaren Aufschrift „KM“ (Kriegsmarine) auf dem Zifferblatt.



EIN HOCH AUF DIE NAVY: Schmuckvoll ausgeführte britische Marineuhr um 1910

Foto: Interfoto/National Maritime Museum London

Exklusive Stücke

Zur exklusiven Gruppe offizieller Marineuhrenhersteller zählten Namen wie Hanhart, Laco und Stowa; Hanhart baute beispielsweise einen Eindrücker-Chronografen (Uhr mit Stoppfunktion), den man häufig bei der Schiffsartillerie verwendete, Stowa produzierte im 1939 neu errichteten Werk 288 B-Uhren für die Marine. Ebenfalls im Boot saßen – ungeachtet der Neutralität – Schweizer Hersteller wie IWC, Vacheron & Constantin, Cortébert, Ulysse Nardin, Solvil oder Paul Buhré. So lieferte die International Watch Company (IWC) in Schaffhausen beeindruckende 1.500 Beobachteruhren Kaliber 67 und mit „KM“-Aufdruck an die deutsche Kriegsmarine; Alpina baute ein KM-Modell mit dem geschwungenen Aufdruck „Siegerin“. Schweizer Uhrwerke tickten auch in Uhren deutscher Hersteller.

Die Deutsche Seewarte ging mit dem Ende des Zweiten Weltkrieges unter; ihre Aufgaben übernahmen die Hydrografischen Ämter im geteilten Deutschland. Funknavigation – Decca, Loran, Consol, Omega – ermöglichte in den folgenden Jahrzehnten eine sehr genaue Standortbestimmung, und spätestens mit Aufkommen von Quarzuhren und GPS waren die mechanischen Zeitmesser technisch überholt.

Seit vielen Jahren steigt die Nachfrage nach hochwertigen Fliegeruhren im historischen Look. Auch Marineuhren kommen langsam wieder in Mode; Liebhaber erwerben echte Überbleibsel oder Nachbauten, die den großen Vorbildern der 1940er-Jahre nachempfunden sind. Ein Unterschied zu früher: Nicht mehr das gesamte Zifferblatt ist mit aktiver Leuchtmasse beschichtet. Heute sind Zeiger oder Ziffern mit inaktiver Leuchtfarbe (Superluminova) belegt, die einfallendes Licht auflädt, sodass Zeiger und Ziffern lange nachleuchten.

WENN UHREN SPRECHEN KÖNNTEN: Dienst-Taschenuhr der Kriegsmarine, wie sie tausendfach in Gebrauch gewesen ist

Foto: Interfoto/Hermann Historica

PRÄZISION PUR: Stoppuhr von Junghans zum Messen der Sink- und Annäherungszeiten von Torpedos auf U-Booten und U-Jagdfahrzeugen

Foto: Interfoto/Hermann Historica

Modeartikel

Das traditionsreiche deutsche Unternehmen Laco, eine seit 1925 existierende Pforzheimer Manufaktur, gehörte einst ebenfalls zum kleinen Kreis der Hersteller von Luftwaffen- und Marinebeobachteruhren. Heute bietet Laco neben den Fliegeruhren auch wieder Marineuhren an, die sich an den alten Vorgaben der Seewarte in Hamburg orientieren, mit passenden Namen wie „Wilhelmshaven“, „Cuxhaven“ oder „Bremerhaven“. Maritime Zeitmesser werden in kleinerer Stückzahl hergestellt als Fliegerchronometer, was sie freilich noch exklusiver macht.

Admiral Shovell hatte möglicherweise doppelt Pech. Einer Legende nach überlebte er den Schiffbruch anno 1707 und wurde dann, schwer verletzt, vor Ort von einer Strandpiratin ermordet, die es auf seinen Smaragdring abgesehen hatte. Wer weiß – vielleicht hätte ein einziger Chronometer all dies verhindert und der stolzen Seefahrernation Großbritannien ein traumatisches Erlebnis erspart. ⚓



Exklusive GeraMond Leserreise

Nach Verdun!

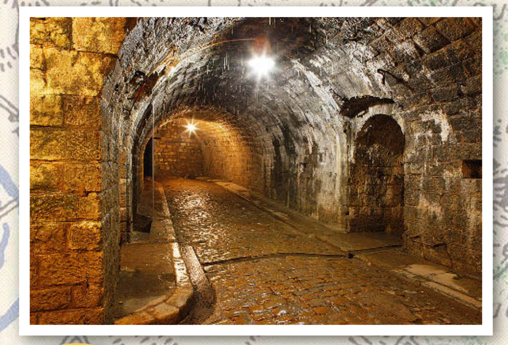
Begeben Sie sich mit uns auf die Spuren des bedeutenden Schlachtfeldes des Ersten Weltkriegs

Wenn aus Lesen erleben wird: Vielleicht haben Sie, liebe Leser, noch das ***Clausewitz Spezial*** »Verdun« in Erinnerung. Nun haben Sie die Möglichkeit, zusammen mit anderen Interessierten die Schauplätze der Kämpfe von 1916 bis 1918 zu besuchen. Kaum ein Schlachtfeld des Ersten Weltkriegs ist so gut erhalten wie jenes auf dem Ostufer der Maas. Diese eindrucksstarke Erlebnisreise führt Sie zu den ehemaligen Brennpunkten der Schlacht. Wir haben für Sie ein außergewöhnliches Programm entworfen, mit dem Sie das Gelände, Festungsbauten sowie Museen entdecken werden. Sie brauchen keine Französischkenntnisse, unser Führer Pierre Lenhard spricht perfekt Deutsch.

Die GeraMond Verlag GmbH tritt in Kooperation mit Intercontact GmbH als Vermittler auf.

Fotos, soweit nicht anders angegeben: www.commedesimages.de, Markus Wunderlich







Alles in deutscher Sprache!

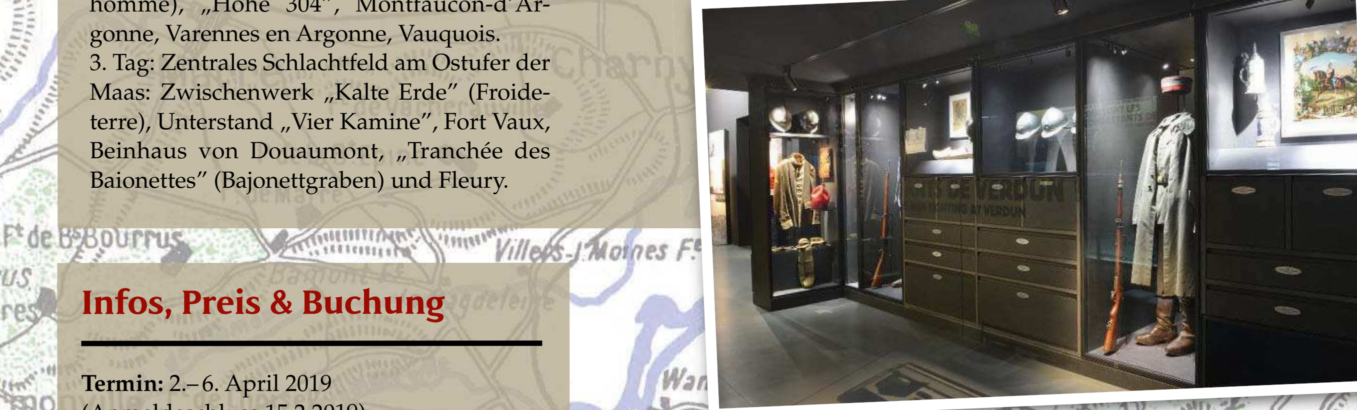
Das Programm

1.Tag: Besichtigung des zentralen Schlachtfelds am Ostufer der Maas: Caureswald, Deutscher Soldatenfriedhof Azannes II, zerstörtes Dorf Bezonvaux, Museum Mémorial de Verdun in Fleury und das Fort Douaumont.
2. Tag: Besichtigung am Westufer der Maas (Auswahl): Höhe „Toter Mann" (Morte homme), „Höhe 304", Montfaucon-d'Argonne, Varennes en Argonne, Vauquois.
3. Tag: Zentrales Schlachtfeld am Ostufer der Maas: Zwischenwerk „Kalte Erde" (Froideterre), Unterstand „Vier Kamine", Fort Vaux, Beinhaus von Douaumont, „Tranchée des Baionettes" (Bajonettgraben) und Fleury.



Museum Mémorial de Verdun: bedeutendstes Museum zur Schlacht von Verdun

Fotos (2): Mémorial Verdun



Infos, Preis & Buchung

Termin: 2.–6. April 2019
(Anmeldeschluss 15.2.2019)
Reisepreis: 680 € pro Person im Doppelzimmer, Einzelzimmerzuschlag 136 € pro Person
Leistungen:
- Bus ab/bis Leipzig über Erfurt, Frankfurt/Main, Karlsruhe
- 4 Übernachtungen im 3-Sterne Hotel (Landeskategorie) im Doppelzimmer mit Bad oder Dusche/WC
- Täglich Frühstücksbuffet & Abendessen im Restaurant des Hotels
- Städtesteuer
- Führung in deutscher Sprache durch Pierre Lenhard am 3., 4. und 5.4.2019
- Eintritte Mémorial de Verdun, Fort Douaumont und Vaux, Vauquois und Beinhaus

Buchung und weitere Infos vom Veranstalter Intercontact GmbH, In der Wasserscheid 49, 53424 Remagen Tel.: +49(0)2642 2009-29, E-Mail: dbascou-breuer@ic-gruppenreisen.de

Ihr Hotel

3-Sterne-Hotel Les Orchidées mit idealer Lage am östlichen Stadtrand und kurzen Wegen zum ehemaligen Schlachtfeld.





Den Teilnehmern stehen Einzel- oder Doppelzimmer zur Verfügung

VON DER UNTERWESER IN DIE WELT

Windjammer, Wale und Werften



Wo bitte liegt Brake? Genau: an der Unterweser! Dass die heutige Kreisstadt des Landkreises Wesermarsch einst ein maritimes Kraftwerk war, ist heute nur noch Insidern bekannt

Von Dr. Frank Ganseuer und Linda Thorlton

Am 25. September 1880 strandete die Bark *Margaretha* aus Elsfleth mit einer Ladung Stückgut bei Punta Medanos in Argentinien südlich der Mündung des Rio de la Plata. Der Steuermann hatte sich vernavigiert. So lag, als die Bark auflief, der wahre Ort des Schiffes um nahezu 250 Seemeilen westlicher als angenommen.

Das Seeamt in Brake erkannte auf schuldhaftes Verhalten des Steuermanns wie des Kapitäns, worauf es beiden das Patent entzog (der Steuermann bekam es später zurück). Die Überreste des Wracks sind bei Niedrigwasser heute noch zu sehen.

Eine kleine Seemacht

Was aber machte eine Bark aus Elsfleth 1880 vor dem Rio de la Plata? Tatsächlich existierten in Hamburgs Schatten stets weitere, aber eher übersehene „Tore zur Welt", gleichsam unbekannte *global player* zur See – wie die Seefahrer und Schiffbauer an der oldenburgischen Unterweser. Unter oldenburgischer Flagge, dem roten Kreuz auf blauem Grund, ab 1868 dann unter der schwarz-weiß-roten Flagge des Norddeutschen Bundes, waren Mitte des 19. Jahrhundert bis zu 254 Seeschiffe von der Unterweser auf den Ozeanen unterwegs. Eine kleine Seemacht.

Elsfleth, eine Stadt von damals rund 2.000 Einwohnern, rangierte Ende des Jahrhunderts hinter Hamburg und Bremen als drittgrößter Schifffahrtsstandort Deutschlands.



WEIT GEREIST: **An der Unterweser entstand im 19. Jahrhundert ein bedeutender Standort für den Schiffsbau, der den internationalen Vergleich nicht scheuen musste – bis ihm eine Erfindung zum Verhängnis wurde. Im Bild die hölzerne Bark *Paula*, die 1876 entstand und in aller Welt unterwegs war**

Foto: Linda Thorlton, SMU (Inv. Nr. 1989/0388)

Man fuhr vornehmlich unter Segeln und 1892 waren allein in Elsfleth 80 Barken, elf Briggs, sechs Vollschiffe, fünf Schoner und (nur) ein Dampfschiff registriert. Es ging ins Mittelmeer, nach Westindien, Brasilien und in den Pazifik. Erst 2018 fand man an einem australischen Strand eine Flaschenpost, die die Besatzung der oldenburgischen Bark *Paula* aus Elsfleth im Jahr 1886 mit Daten für die Seewarte in Hamburg ins Meer geworfen hatte. Es war die am längsten laufende Fla-

UNGEWISSE ZUKUNFT: **Auswandergruppe in einem fiktiven Hafen mit Dreimaster im Hintergrund (Gemälde eines unbekannten Künstlers)**

Foto: Michael Röben, SMU (Inv. Nr. 1989/0790)

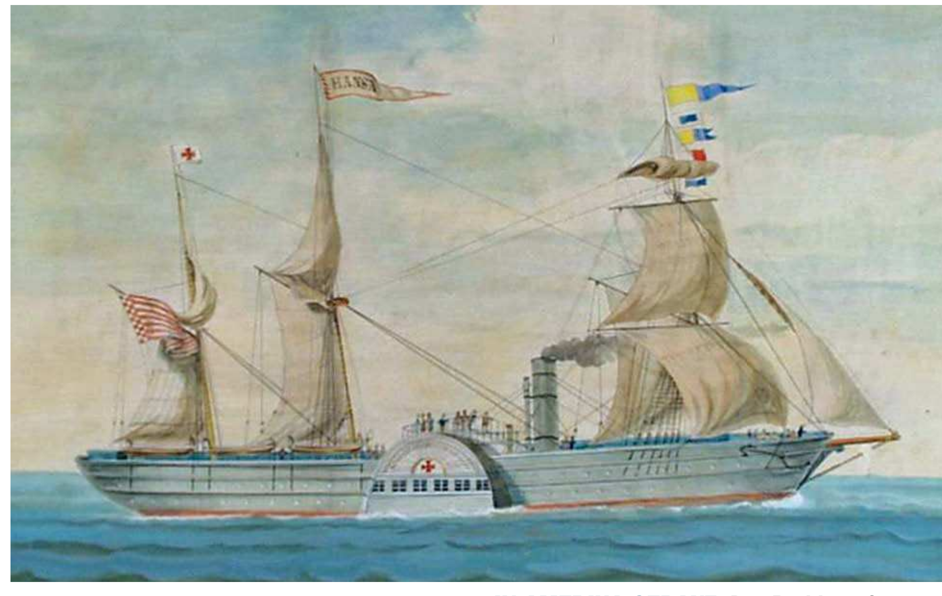
schenpost der Welt. Ausgelöst durch viele infolge des englisch-holländischen Krieges zugewanderte holländische Kaufleute und Schiffbauer waren es vor allem die Städte Brake und Elsfleth, die sich zu bedeutenden Seehandelsplätzen am linken Ufer der Unterweser entwickelten. Geburtsstunde des Braker Hafens war das Schlagen von 40 Duckdalben im Jahre 1787, in Elsfleth wurden 1802 insgesamt zehn gesetzt.

Wachsende Infrastruktur

Die Versandung der Weser erschwerte es Großseglern zunehmend, Bremen direkt anzulaufen. Daher waren diese gezwungen, ihre Ladung auf kleinere Schiffe umzuschlagen. 1823 liefen schon 316 Seeschiffe Brake an. Kaufleute, Handwerks- und Schiffsausrüstungsbetriebe ließen sich nieder, eine Reihe von Werften und Packhäusern entstand sowohl in Brake wie in Elsfleth, Konsulate wurden eingerichtet, Brake erhielt sogar ein britisches Vizekonsulat.

1830 waren es schon 557 Schiffe, die den Braker Hafen anliefen. Bis Bremen mit der Gründung Bremerhavens nördlich der Geestemündung konterte. Brake antwortete mit dem Freihafen und stellte einen geschlossenen Hafen mit Schleuse fertig. 1848/49 nutzten sogar Schiffe der ersten deutschen Flotte unter Konteradmiral Carl Rudolph Brommy den Hafen als Winter- und Werftplatz, bis man sie unter dem Auktionshammer Hannibal Fischers vier Jahre später versteigerte.

Bereits Ende des 18. Jahrhunderts fuhren von der oldenburgischen Unterweser, wie auch von Bremen und Hamburg, Schiffe auf Walfang und Robbenschlag ins nördliche Eismeer. Oldenburg war zeitweilig der deutsche Staat mit den meisten Walfangschiffen. 1841 entstand in Elsfleth eine „Gesellschaft für Walfisch- und Robbenfang", der ein Jahr darauf die „Stedinger Compagnie" in Berne folgte. In Brake existierte die Gesellschaft des gelernten Bäckers, dann Schiffsausrüsters, Reeders, Werft- und Tranbrennerei-Besitzers Anton Tobias Co., die zu dieser Zeit und schließlich mit 13 Schiffen vor Grönland und im Pazifik auf Wal- und Robbenjagd ging.



IN AMERIKA GEBAUT: Der Raddampfer *Hansa* war zunächst als *United States* zwischen New York und Le Havre im Einsatz und kam 1849/50 zur Flotte unter Admiral Brommy. Nach der Auflösung 1853 wurde das Schiff an Bremer Kaufleute verkauft

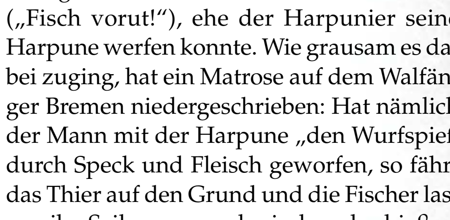
Foto: Linda Thorlton, SMU (Inv. Nr. 1989/0709)

Produktvielfalt

Es war ein blutiges und für die Walfänger selbst lebensgefährliches Unternehmen, musste man doch mit dem Fangboot bis auf wenige Meter an den Wal heranrudern („Fisch vorut!"), ehe der Harpunier seine Harpune werfen konnte. Wie grausam es dabei zuging, hat ein Matrose auf dem Walfänger Bremen niedergeschrieben: Hat nämlich der Mann mit der Harpune „den Wurfspieß durch Speck und Fleisch geworfen, so fährt das Thier auf den Grund und die Fischer lassen ihr Seil ganz geschwind nachschießen. Hat endlich der Wallfisch seine Kräfte mit

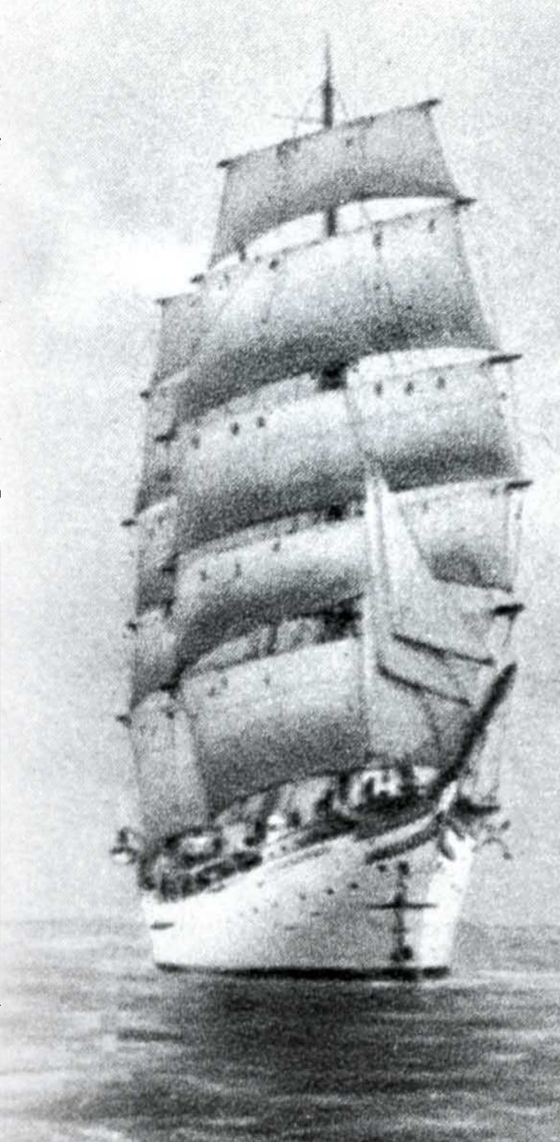
FÜRST UND ADMIRAL Oldenburgs oberster Seemann

Der höchstrangige Absolvent der damaligen Großherzoglichen Navigationsschule in Elsfleth war der oldenburgische Regent Friedrich August, ein begeisterter Segler, der schon als 18-jähriger Prinz eine seemännisch-nautische Grundausbildung bei einem Braker Segelschiffskapitän erhielt. 1895 erwarb er das Zeugnis über die Befähigung zum Schiffer auf großer Fahrt, konzipierte später seine eigene Dampfyacht *Lensahn* und erfand den „Niki-Propeller". Bis zum revolutionsbedingten Ende seiner Regierungszeit 1918 gleichsam oberster Seemann seines Staates, Dr. Ing h.c. der Hochschulen in Danzig und Hannover, war er der einzige deutsche Fürst, den der Kaiser 1910 zum Admiral à la suite der Kaiserlichen Marine ernannte – ein diesem somit mindestens ebenbürtiger seemännischer Konkurrent. Im Gegensatz zu Wilhelm II. wurde er jedoch nicht regelmäßig seekrank.



VISIONÄR UND ERFINDER: Großherzog Friedrich August (1852–1931), der letzte regierende Großherzog von Oldenburg

Foto: picture-alliance/dpa





SO WAR ES: Diorama der Oltmanns-Werft in Brake um 1850, mit drei Segelschiffen in unterschiedlichen Bauzuständen sowie dem Werftgelände Foto: Linda Thorlton, SMU (Inv. Nr. 1989/0535)

dem Blut verlassen, so kommt er zuweilen selbst wieder über das Wasser, wo nicht, so wird er mit dem Seil herangezogen. Hierauf wird er vollends getötet, an das Ufer geschleppt und in Stücke zerhauen."

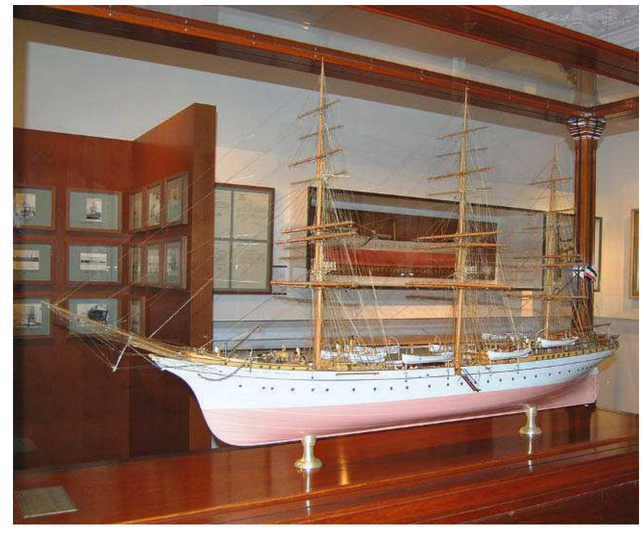
Neben den Barten als Rohstoff für Kämme oder Korsetts ging es dabei vor allem um das Fett des Wales, den Tran, der in Tranbrennereien entlang der Unterweser unter großem Gestank gewonnen wurde, um dann als „grönländischer Thran von sehr schöner Qualität" meistbietend versteigert zu werden. Er war Grundlage für zahlreiche fetthaltige Produkte, von Seife bis Margarine, als Brennstoff und zur Lederverarbeitung. Oldenburgische Walfänger liefen sogar in den südlichen Pazifik, doch das 1861 erfundene Petroleum verdrängte mehr und mehr den Tran, und so wurde das brutale Geschäft bald unrentabel. In der Folgezeit nahmen Walfang und Tranbrennerei an der Unterweser ihr Ende.

Neue Geschäftsmodelle

Doch der deutsche Walfang wurde noch einmal wiederbelebt – in der Zeit des Nationalsozialismus, als man versuchte, auf diesem Wege unabhängig von Fettimporten zu werden. Wieder gingen Walfangschiffe unter deutscher Flagge in See. Nach dem Krieg landete man bis in die 1950er-Jahre mit Schiffen der Onassis-Flotte und zumeist deutschen Besatzungen Waltran an, das die Unternehmer überwiegend für die Margarineproduktion verwendeten.

Ähnlich den Hamburgern und Bremern hatte man sich neben Wal- und Heringsfang auch auf einem weiteren Geschäftsfeld engagiert: Auswanderer in die „Neue Welt" zu verschiffen. Vor allem nach der gescheiterten Revolution von 1848 verließen die Menschen

UNTER VOLLZEUG: Segelschulschiff *Großherzog Friedrich August (Statsraad Lehmkuhl)* und *Prinzessin Eitel Friedrich (Dar Pomorza)* gehörten zum Deutschen Schulschiff-Verein
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



HEIMATHAFEN OLDENBURG: **Modell der *Prinzess Eitel Friedrich*; das Original entstand 1909 bei Blohm & Voss in Hamburg und gehörte ab 1910 zum Deutschen Schulschiff-Verein** Foto: Linda Thorlton, SMU (Inv. Nr. 1989/0714)



REKONSTRUKTION: **Die Hammelwarder Werft J. F. Strenge zeigt Helgen mit zwei aufgeslipten Küstensegelschiffen** Reproduktion: Linda Thorlton, SMU (Inv. Nr. 1989/0258)

massenhaft ihre Heimat – auch über die Häfen der oldenburgischen Unterweser. Zwischen 1853 und 1859 zählte man über Brake rund 30.0000 Auswanderer in 163 Schiffen (Bremerhaven kam mit seinen billigeren Dampfschiffen dagegen allein 1854 auf fast 77.000 Passagiere). Nicht selten mussten die Auswanderer hier wochenlang auf ihr Schiff warten, untergebracht in Sälen und Schuppen, an schönen Tagen am Deich.

Komfortabel war die Atlantiküberfahrt nicht: im Zwischendeck und in mit Eisengestellen umgerüsteten Laderäumen binnen fünf und acht Wochen, in zwei Kojenreihen, die Kisten der Reisenden dazwischen als Sitze und Tische. Zielhafen war vorzugsweise New York. Der 1857 in Bremen gegründete Norddeutsche Lloyd zog schließlich das gesamte Auswanderergeschäft an sich. Der Hornviehtransport nach England, den man in Brake allmählich auch mit dem Dampfschiff unternahm, verlagerte sich zunehmend auf den neu gegründeten und seewärtiger gelegenen Hafen von Nordenham mit seiner „Ossenpier“.

Die Eisenbahnlinie von Bremen nach Geestemünde setzte dem Kohleimport, einem weiteren Braker Standbein, zudem ein Ende. Dann führte Bremen überdies noch die „Weserkorrektion“ durch, das heißt das Weserfahrwasser wurde begradigt und vertieft, sodass große Seeschiffe mit einem Tiefgang bis zu fünf Metern die Hansestadt direkt anlaufen konnten.

Schwere Zeiten für die Unterweserhäfen und für die ansässige Werftlandschaft. Anfang der 1880er-Jahre arbeiteten hier noch 17 Werften mit 2.000 Beschäftigten am Bau von Segelschiffen für deutsche wie ausländische Reeder. Nun mussten allein im Raum Brake neun Werften aufgeben – das war der Preis dafür, dass die Unternehmen nur zögerlich auf die neuen Schiffbautechniken umstellen und sie damit im Grunde verpassten. So versäumten sie es, die hölzernen Schiffsrümpfe durch eiserne und Segelschiffe durch Dampfschiffe zu ersetzen.

Zunehmend schwieriger

So wurden in der Unterweserregion wegen eines ausgeprägten Traditionsbewusstseins und aus Kapitalmangel in den kleinen, familiengeführten Werftbetrieben weiterhin Segelschiffe aus Holz gebaut, die ihr Dasein als Ladenhüter fristeten. Während viele Werften an der deutschen Küste, namentlich in Bremen und Bremerhaven, zum Eisenschiffbau



DIE BRAKER KAJE (KAI): **Schon damals war die Silhouette der Stadt durch das Telegrafengebäude geprägt. Unter den zahlreichen Schiffen, die hier auf der Weser zu sehen sind, befinden sich auch einige der ersten deutschen Flotte** Foto: Linda Thorlton, SMU (Inv.Nr. 1989/0711a)

übergingen, baute man an der Unterweser vorzugsweise weiterhin in Holz und Segel. In Oldenburg wurde der dortigen Werft von Heinrich Brand der Eisenschiffbau vom Oldenburger Rat untersagt, weil die Herren fürchteten, dass „das Schlagen der Niethämmer und der Lärm der Maschinen" die Ruhe der Residenzstadt stören könnten. Erst 1920 lief ein Eisenschiff von „Brands Helgen".

Die „Weserkorrektion" hatte Elsfleth ganz vom Hauptstrom der Weser abgeschnitten, was den Schiffsverkehr erheblich schädigte, sodass man sich dort umso mehr als Reederei-Standort etablierte. Schon 1875 waren 14 Reedereien ansässig, und die Stadt ist seitdem Sitz von mittelständischen Reederei-Unternehmen im weltweiten Containerfrachtgeschäft.

TRADITION ALS BÜRDE

Während zahlreiche Werftbetriebe an der deutschen Küste, vor allem in Bremen und Bremerhaven, zum Eisenschiffbau übergingen, bevorzugte man an der Unterweser den Bau mit Holz und Segel

Elsfleth war aber auch nautischer Ausbildungsstandort. Auf Initiative von zehn Elsflether Reedern nahm am 20. August 1832 eine Navigationsschule ihre Tätigkeit auf – gleichsam Stapellauf für die spätere Seefahrtschule Elsfleth und die heute größte deutsche maritime Hochschuleinrichtung, den Fachbereich Seefahrt der Jadehochschule mit über 30 Professoren und Dozenten sowie rund 600 Studenten.

Dem oldenburgischen Regenten Friedrich August, selbst begeisterter Segler, war nicht nur die Gründung des Deutschen Schulschiff-Vereins im Jahr 1900 zu verdanken, sondern auch die drei Schiffe *Großherzogin Elisabeth*, *Prinzess Eitel Friedrich* und *Großherzog Friedrich August*, die noch immer existieren: die *Großherzogin* als *Duchesse Anne* in Dunkerque und die *Prinzess* als *Dar Pomorza* in Gdynia als Museumsschiffe. Der *Großherzog* ist als *Staatsrad Lehmkuhl* in Fahrt unter norwegischer Flagge mit Liegeplatz Bergen. *Großherzogin Elisabeth* wurde 1927 durch einen Neubau ersetzt (Schulschiff *Deutschland*), der in Bremen als Traditionsschiff liegt.

Moderne Schiffe

So hat die Schifffahrtsregion an der Unterweser allen Schwierigkeiten getrotzt: der „Weserkorrektion" und dem Sterben von Segelschiffen und Werften. Elsfleth wurde zum Reederei- und Nautik-Standort, Brakes Strompier immer länger und technisch innovativer: 1911 erreichte sie eine Länge von 960 Meter und heute ist Brake mit seinen mächtigen Speicheranlagen der größte Getreide- und Futtermittel-Umschlagplatz in ganz Deutschland.

Stattliche Weser-Villen erinnern an die große Zeit der Segelschifffahrt und der Werftbetriebe an der Unterweser, und die Elsflether Nautik-Hochschule trägt die maritime Tradition der Region ebenso weiter wie das 1956 gegründete Schifffahrtsmuseum in Brake und Elsfleth.

Denn die hohe schiffbauliche Kunst der Region, die mit dem Holzschiffbau einherging, hat sich an den verbliebenen Werft-Standorten der Unterweser erhalten, und zwar auf Weltniveau: zum Beispiel im Bereich des Spezialschiffbaus, dem von Rettungsbooten, Schnell- und Minensuchbooten bis hin zu Megayachten. Und so fahren, wie seit Jahrhunderten, Schiffe von der Unterweser in die Welt … ⚓



Jubiläums-Gewinnspiel

Mitfeiern, mitgewinnen!

1. Preis im Wert von rund 1.000 Euro!

Die 30. Ausgabe von *SchiffClassic* wollen wir gebührend feiern – mit einem großen Gewinnspiel, bei dem eine hochwertige Marineuhr und tolle Buchpreise auf Sie warten. Beantworten Sie dazu einfach unsere Rätselfrage. Viel Erfolg!



Mit der neuen Marineuhr „Cuxhaven“ kombiniert die Laco Uhrenmanufaktur Funktion und Design zweier Seefahrt-Klassiker: ihrer Taschenuhr aus den 1940er-Jahren und eines Modells, das Besatzungsuhren des U-Bootes „U1“ ähnelt. Handaufzug, Zifferblatt und Gehäuse entsprechen in ihren Grundzügen den Vorgängern, optisch wurde die moderne Armbanduhr „Made in Germany“ jedoch modifiziert. Glanzpunkt ist der besonders große Sichtboden, der den Blick auf das veredelte Werk freigibt.

Lacos Marineuhr „Cuxhaven“ misst 42,5 Millimeter im Durchmesser und ist mit ihrem weißen Zifferblatt und dem cremefarbenen Lederarmband eine Zierde für jedes Handgelenk. Technisch führt sie die Vorteile der erwähnten Klassiker zusammen: Sie übernimmt zum Beispiel das robuste Edelstahlgehäuse, die kleine Sekunde bei 6 Uhr, die Belegung von Ziffern und Indizes mit der nachleuchtenden Masse Superluminova C3 und das Handaufzugskaliber. Das Werk Laco 98 basiert auf dem Schweizer ETA 6498.1. Seine veredelten Komponenten wie die gebläuten Schrauben oder verschiedene Zierschliffe kommen durch den Saphirglasboden zum Vorschein.



Übrigens: Neben dem hier als Gewinnpreis präsentierten Modell „Cuxhaven“ bietet Laco die Uhr auch in einer zweiten Variante an. Die dunkle Ausführung „Bremerhaven“ ist mit schwarzem Zifferblatt und ebenfalls schwarzem Band versehen. Beide Neuheiten spiegeln vergangene Zeiten wider und erscheinen doch in einem zeitgemäßen Maritim-Look.

Beantworten Sie diese Frage richtig:

In welchem Jahr wurde der britische Schlachtkreuzer *HMS Hood* in Dienst gestellt?

A) 1916 ***B) 1920*** ***C) 1925***

Und so können Sie teilnehmen:

Senden Sie die richtige Antwort samt Ihrer Adresse auf einer Postkarte mit dem Stichwort „*Schiff Classic*-Gewinnspiel“ bis zum 31. März 2019 an:
Schiff Classic
Infanteriestraße 11a
80797 München

Angestellte der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH und deren Angehörige sind nicht teilnahmeberechtigt. Die Teilnahme muss persönlich erfolgen und ist nicht über einen Beauftragten oder eine Agentur möglich. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. Ihre Daten werden zum Zwecke der Gewinnbenachrichtigung erfasst und gespeichert. Die Daten werden nicht an Dritte weitergegeben, und werden ausschließlich zur Abwicklung dieses Gewinnspieles genutzt und nach Ablauf der gesetzlichen Fristen gelöscht. Sie erhalten künftig per Post oder E-Mail News aus dem GeraMond Verlag (bei Nichtinteresse vermerken Sie dies bitte auf Ihrer Postkarte).

2. Preis

im Wert von rund 110 Euro



1 x *Über Hamburg. Atemberaubende Perspektiven der Hansestadt* im Wert von 50 €

1 x *Highlights Nordsee – von Sylt bis Emden* im Wert von 25,99 €

1 x *Ostseeinseln. Malerische Steilküsten, verträumte Fischerorte und elegante Seebäder* im Wert von 29,99 €

1 x *Militär & Geschichte Extra „Tirpitz und die deutsche Schlachtflotte“* im Wert von 7,95 €

Wie schnell doch die Zeit vergeht: Erst 2012 hat der GeraMond Verlag die Traditionszeitschrift *Schiff & Zeit* übernommen, die seither unter dem Namen *Schiff Classic* erscheint. Und nun gibt es bereits ein rundes Jubiläum zu feiern: Mit dem aktuellen Heft halten Sie, liebe Leser, die 30. Ausgabe von *Schiff Classic* in Händen! Wie immer randvoll mit gut recherchierten, spannenden und erhellenden Berichten aus der Jahrtausende alten Geschichte der zivilen und militärischen Seefahrt.

Dass wir die „30“ so schnell erreichen konnten, liegt vor allem am großen Zuspruch, den das Magazin am Markt erfährt. Um der stetig wachsenden Nachfrage gerecht zu werden, hat der Verlag die Erscheinungsweise von *Schiff Classic* schrittweise gesteigert, von vier- über sechs- bis aktuell achtmal im Jahr. Und Ende 2018 hat das Magazin sogar noch Zuwachs bekommen: mit der ersten Ausgabe des *Schiff Classic Jahrbuchs*, das fortan jedes Jahr im Herbst in den Handel kommen wird. Wir freuen uns darauf, mit Ihnen gemeinsam die Erfolgsgeschichte von *Schiff Classic* fortzuschreiben.

3. Preis



im Wert von rund 60 Euro



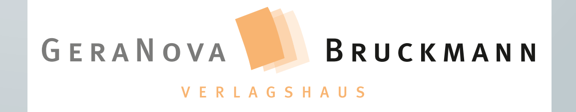


1 x *Wasserreich Deutschland. Küsten, Seen und Flüsse von oben* im Wert von 50 €

1 x *Militär & Geschichte Extra „Tirpitz und die deutsche Schlachtflotte“* im Wert von 7,95 €

Wir bedanken uns herzlich bei folgenden Partnern:





DAS HAT DIE DGZRS 2018 GELEISTET

Mehr als 340 MENSCHEN gerettet!

„Bootschafter" Till Demtrøder: „Ohne Deine Spende geht's nicht!" + + + Neuer Seenotrettungskreuzer *Hamburg* geht in Bau + + + Gesellschaft hofft weiterhin auf großzügige Spenden

DIE SEENOTRETTER DGzRS

Auf der Nord- und Ostsee sind die Seenotretter allein in den ersten zehn Monaten des Jahres 2018 bereits mehr als 2.000 Mal im Einsatz gewesen. Die Besatzungen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) haben dabei rund 340 Menschen aus Seenot gerettet oder aus Gefahr befreit. Seit der Gründung vor 153 Jahren zählt die Statistik der Seenotretter rund 85.000 Gerettete. Die Modernisierung der Rettungsflotte schreitet voran, denn unter anderen wird es nach 35 Jahren Pause wieder einen Seenotrettungskreuzer *Hamburg* geben, der für die Station Borkum vorgesehen ist.

Wesentliche Hilfe bekamen die Seenotretter in den vergangenen Monaten von ihrem diesjährigen ehrenamtlichen „Bootschafter", dem Schauspieler Till Demtrøder. Das echte Nordlicht, das auch im Segelboot auf Nord- und Ostsee zu Hause ist, unterstützte das *#TeamSeenotretter* auch vor der Kamera, unter anderem bei Dreharbeiten in Travemünde unter dem neuen Seenotretter-Motto „Ohne Deine Spende geht's nicht". „Als waschechter Hamburger freue ich mich besonders, dass die Seenotretter wieder eine *Hamburg* bauen", sagt der Schauspieler.

Er fordert Hamburger und Hamburg-Freunde auf: „Beteiligt Euch an der Finanzierung dieses ganz besonderen Seenotrettungskreuzers! Ich habe großen Respekt davor, dass die Seenotretter ohne jegliche staatliche Gelder auskommen. Und wir alle können dazu beitragen, dass sie auch in Zukunft genauso unabhängig rausfahren können, wenn andere reinkommen."

Demtrøders Stimme ist vielen Menschen auch aus Hörbüchern und Filmsynchronisationen vertraut. So verwundert es nicht, dass der Ankerherz-Verlag ihn dafür gewann, den Seenotretter-Bestseller *Mayday* mit herausragenden Seenotretter-Geschichten einzusprechen. Das Hörbuch ist soeben erschienen, eine Lesereise in Planung.

Neuer Seenotretter-„Bootschafter" 2019 wird der Surfprofi Bernd Flessner. Von 1992 bis 2011 war er 16-mal Deutscher Meister im Windsurfen in der Gesamtwertung. In den einzelnen Disziplinen (Wave, Slalom, Kursrennen) erkämpfte er insgesamt 39 Deutsche-Meister-Titel.

Bei Nacht und Nebel

Die Seenotretter und ihre Reviere an Nord- und Ostsee kennt der gebürtige Norderneyer seit Kinder- und Jugendtagen. „Schon als Junge habe ich für die DGzRS Spenden gesammelt und mit großen Augen gestaunt, wenn die Seenotrettungskreuzer vor dem Strand zeigten, was sie können", erinnert sich Flessner. Zweimal war er selbst auf die Hilfe der Seenotretter angewiesen. „Es ist immer alles gut ausgegangen. Ich weiß, wie es ist, bei Sturm zu surfen. Aber mit einem Seenotrettungskreuzer bei jedem Wetter, bei Nacht oder im Nebel auszulaufen, um andere zu retten, ist eine ganz andere Num-



DUNKLE WOLKEN: Wenn schweres Wetter aufzieht, sind die Seenotretter in äußerste Alarmbereitschaft versetzt

Foto: picture-alliance/imagebroker



FRISCHLING: Nach seiner Taufe gibt es für ein neues Rettungsboot auf der Ostsee vor Warnemünde kein Halten mehr Foto: picture-alliance/Bernd Wüsteneck/dpa

mer. Vor diesem freiwilligen Einsatz habe ich größten Respekt." Flessner ist bereits der 20. Prominente, der das „Bootschafter"-Ehrenamt der Seenotretter übernimmt. Die Reihe begann im Jahr 2000 mit Liedermacher Reinhard Mey.

Harte Einsätze

Durchschnittlich 30 Jahre sind die Rettungseinheiten der DGzRS im harten Einsatz auf Nord- und Ostsee. Rein rechnerisch ergibt sich daraus der Bedarf, jährlich durchschnittlich zwei neue in Dienst zu stellen.

Vor mehr als 25 Jahren jedoch standen die Seenotretter vor einer historischen Aufgabe: Nach der Wiedervereinigung galt es, die veraltete Technik in Mecklenburg-Vorpommern schnell zu modernisieren. Dies gelang innerhalb von nur vier Jahren, nicht zuletzt dank großartiger Unterstützung der treuen Förderer der Seenotretter. Zwischen 1990 und 1994 hat die DGzRS 24 Neubauten in Dienst gestellt. Spätestens Anfang des kommenden Jahrzehnts müssen sie ersetzt werden. „Zweckgebundene Erbschaften versetzen uns in die Lage, für einige dieser Boote schon jetzt moderne Nachfolger zu bauen. Viele werden die Namen ihrer Spender tragen", erläutert DGzRS-Geschäftsführer Nicolaus Stadeler.

2018 hat die DGzRS folgende Rettungseinheiten getauft und in Dienst gestellt:

- Seenotrettungsboot *Fritz Thieme*/Station Wangerooge (10,1 Meter)
- Seenotrettungsboot *Wolfgang Wiese*/ Station Timmendorf (10,1 Meter),
- Seenotrettungsboot *Hellmuth Manthey*/ Station Maasholm (8,9 Meter),
- Seenotrettungsboot *Ursula Dettmann*/ Station Gelting (10,1 Meter),
- Ausbildungs- und Trainingsboot *Mervi*/



GEMEINSAM SIND WIR STARK: Auf der *Cap San Diego* präsentieren Seenotretter-„Bootschafter" Till Demtrøder (links) und Borkums Vormann Ralf Brinker das erste Bauteil für die neue *Hamburg*. Foto: DGzRS

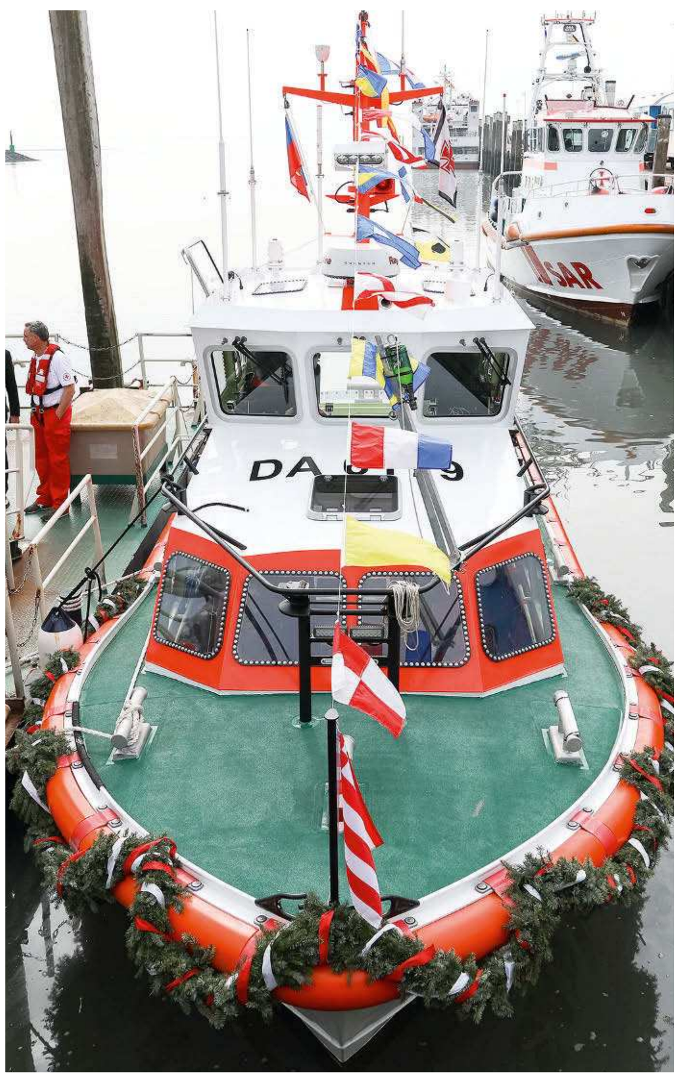




EHRENRUNDE: „Boot“ ***Fritz Thieme*** **in Begleitung des Seenotrettungskreuzers** ***Eugen*** **in der Nordsee**
Foto: picture-alliance/Mohssen Assanimoghaddam/dpa



GEWAGT, GEKONNT: Till Demtrøder lässt sich während einer Übung am 16. Januar 2018 in Cuxhaven im Überlebensanzug vom Beiboot ***Verena*** **aus dem Wasser ziehen** Foto: picture-alliance/Carmen Jaspersen/dpa



HIGHLIGHT: Ein Blick auf das neue Seenotrettungsboot ***Fritz Thieme*** **für die Station Wangerooge**
Foto: picture-alliance/Mohssen Assanimoghaddam/dpa

Ausbildungsstation Neustadt (10,1 Meter)
- Seenotrettungskreuzer SK 39/Station Olpenitz (20 Meter, Taufe am 17. November)

Für 2019 sind drei Taufen und Indienststellungen weiterer 10,1-Meter-Seenotrettungsboote für die Stationen Schilksee, Wilhelmshaven und Horumersiel geplant. Das für Schilksee bestimmte Boot wird an einem

HAMBURG BESONDERS AKTIV

Rund 20.000 Hamburger unterstützen die DGzRS mit regelmäßigen Geldbeträgen; in der Hansestadt an der Elbe haben rund 900 der bekannten Sammelschiffchen ihren Liegeplatz

besonderen Ort getauft: Es erhält seinen endgültigen Namen am 19. Januar 2019 zur Eröffnung der 50. Auflage der weltgrößten Wassersportmesse „boot“ Düsseldorf.

Im Bau oder beauftragt sind zwei weitere 10,1-Meter-Seenotrettungsboote für die Stationen Puttgarden und Norddeich (Indienststellung 2020) sowie zwei 28-Meter-Seenotrettungskreuzer mit Tochterboot (2020/21), von denen einer *Hamburg* heißen wird. Damit würdigt die DGzRS die langjährige Verbundenheit der Hamburger mit den Seenotrettern. Rund 20.000 Hamburger unterstützen die DGzRS mit regelmäßigen Spenden, und knapp 900 Sammelschiffchen haben ihren „Liegeplatz“ in der Hansestadt an der Elbe.

Gemeinsam mit Borkums Vormann Ralf Brinker präsentierte Seenotretter-„Bootschafter“ Till Demtrøder bei der Herbst-Einsatzbilanz am 6. November 2018 auf dem Museumsfrachter *Cap San Diego* im Hamburger Hafen das erste Bauteil für die neue *Hamburg*: ein Namensschild aus noch blankem Aluminium, das die Werft Fr. Fassmer in Berne an der Unterweser bereits gefertigt hat.



Wichtig: Spenden!

„Wir starten eine Spendenaktion in Hamburg, für die wir uns möglichst breite Unterstützung der Bevölkerung wünschen“, begründet Kapitän Ralf Krogmann, Repräsentant der Seenotretter an der Elbe, die Ausnahme von der traditionellen DGzRS-Regel, den Namen nicht vor der Taufe zu verraten. Alle Einwohner, aber auch alle Liebhaber der Hansestadt sind dazu aufgerufen, sich am „Spendemanöver: Hamburg wird Seenotretter!“ zu beteiligen.

Die Kiellegung ist für das Frühjahr 2019 vorgesehen. Spenden für den Neubau sind bereits jetzt möglich, am einfachsten online



GEMEINSAME ÜBUNG: Ein Bundeswehr-Hubschrauber vom Typ „Sea King“ hievt einen „Schiffbrüchigen“ an Bord des Seenotkreuzers *Arkona*
Foto: picture-alliance/Bernd Wüsteneck/dpa

unter **spenden.seenotretter.de** mit Angabe des Kennwortes „Hamburg“.

Zum Jahresanfang hoffen die Seenotretter auf die Spendenbereitschaft der Bevölkerung. Seit Ende 2018 wenden sie sich wieder verstärkt an die Öffentlichkeit, um über ihre Arbeit zu informieren, die Menschen im ganzen Land um Hilfe zu bitten und neue Förderer zu gewinnen. Sie sind auf die Hilfe der Bevölkerung angewiesen.

Rund 5.000 Plakate hängen an publikumsintensiven Plätzen in rund 300 Orten. Auf großformatigen Bildern ist das Seenotretter-Motto „Ohne Deine Spende geht's nicht“ zu lesen. Die Buchstaben vervollständigen sinnbildlich einen halben Seenotrettungskreuzer in stürmischer See. Die Flächen dafür hat die awk-Außenwerbung GmbH kostenlos zur Verfügung gestellt. Im Netz gibt es mehr Informationen auf der speziellen Seite **teamseenotretter.de**.

Außerdem griffen die Seenotretter in vielen Fällen frühzeitig ein und begrenzten so Schäden bereits im Vorfeld. Zudem sind sie 2.329 Mal in ihren Revieren zwischen Borkum im Westen und Ueckermünde im Osten auf Kontrollfahrt gegangen. Seit ihrer Gründung am 29. Mai 1865 hat die DGzRS bis Ende Oktober 2018 insgesamt 84.871 Menschen aus Seenot gerettet oder aus Gefahrensituationen auf See befreit. Das entspricht etwa der gesamten Bevölkerung der Städte Gießen (Hessen), Lünen (Nordrhein-Westfalen), Villingen-Schwenningen (Baden-Württemberg) oder Flensburg (Schleswig-Holstein).

Erfolgreiche Arbeit im Jahr 2018

Die Besatzungen der an der niedersächsischen Küste stationierten Seenotrettungskreuzer und -boote haben bei 560 (2017: 567) Einsätzen 7 (7) Menschen aus Seenot gerettet und 46 (75) weitere aus Gefahren befreit. Die Stationen an der schleswig-holsteinischen Nordseeküste registrierten 206 (209) Einsätze. Die dortigen Mannschaften retteten 8 (7) Menschen aus Seenot und befreiten weitere 6 (29) aus Gefahrensituationen. An der Ostseeküste Schleswig-Holsteins waren die Seenotretter 733 (673) Mal im Einsatz. Sie retteten 18 (22) Menschen aus Seenot und befreiten weitere 123 (176) aus Gefahrensituationen.

In Mecklenburg-Vorpommern waren die Seenotretter zu 538 (452) Einsatzfahrten unterwegs. Sie retteten 4 (22) Menschen aus Seenot und befreiten weitere 132 (139) aus Gefahrensituationen. Vom 1. Januar bis 31. Oktober 2018 haben die Besatzungen der rund 60 Seenotrettungskreuzer und -boote in Nord- und Ostsee bei insgesamt 2.037 Einsätzen (Januar bis Oktober 2017: 1.901 Einsätze)

- 37 (58) Menschen aus Seenot gerettet,
- 307 (419) Menschen aus drohender Gefahr befreit,
- 298 (375) Mal erkrankte oder verletzte Menschen von Seeschiffen, Inseln oder Halligen zum Festland transportiert,
- 52 (59) Schiffe und Boote vor dem Totalverlust bewahrt,
- 990 (862) Hilfeleistungen für Wasserfahrzeuge aller Art erbracht sowie
- 595 (504) Einsatzanläufe und Sicherungsfahrten absolviert.

Text: DGzRS ⚓

INFO

Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS)
Werderstraße 2, 28199 Bremen
info@seenotretter.de
Tel.: 0421 53707-610
Fax: 0421 53707-690
seenotretter.de

REDELL-STIFTUNG KÜRT NEUEN PREISTRÄGER

Überzeugende Doktorarbeit



Geehrt: Korvettenkapitän Dr. Stefan König (3. v. li.), die Mitstifterin, Vorstand und Beirat der Stiftung



Flottillenadmiral Dr. Apel sprach als Vertreter der Deutschen Marine ein Grußwort

Fotos (2): Hans-Stefan Hudak

Am 3. November 2018 lud die „Stiftung zur Förderung der Schiffahrts- und Marinegeschichte“ in die Vertretung des Landes Bremen in Berlin ein, um nunmehr zum dritten Mal ihren Preis zur Förderung der Schifffahrts- und Marinegeschichte zu verleihen.

Mit einem Grußwort eröffnete der stellvertretende Vorsitzende der Stiftung Lutz Adam den Festakt. Den musikalischen Teil bestritt das Trio „Die Klangstifter“ mit älterer und neuerer klassischer Musik. Das Grußwort sprach, als Vertreter der Deutschen Marine, Flottillenadmiral Dr. Apel. Nach einer weiteren musikalischen Darbietung hielt Dr. Pascal Warnking (Universität Trier) einen Vortrag über die römische Handelsschifffahrt.

Er erläuterte, wie anhand antiker Überlieferungen, moderner Computerprogramme und diverser Wrackfunde antike Handelsrouten und Schiffe rekonstruiert werden konnten und sich damit vieles, was man vorher als Legende oder „künstlerische Freiheit“ bezeichnete, historische Wirklichkeit ist. Besonders erstaunlich: Antike Schiffe besaßen eine beachtliche Ladekapazität, denn zirka 10.000 Amphoren erforderten eine gewisse Schiffsgröße. Diese wurde auch durch Wrackfunde bestätigt.

Die anschließende Laudatio auf den Preisträger Korvettenkapitän Dr. Stefan König hielt Prof. Dr. Christoph Schäfer von der Universität Trier. Er schilderte Königs Werdegang in der Marine und in der Forschung und präsentierte die Dissertation des Preisträgers, *Handelskrieg zur See. Ein historischer Vergleich deutscher Hilfskreuzer und Armed Merchand Cruisers des Britischen Empires im Zeitraum des Zweiten Weltkrieges*, die auch vom Deutschen Maritimen Institut unterstützt worden war.

Das Werk schlägt einen hervorragenden Bogen von der maritimen Sicherheitspolitik über technische und operativ-nautische Belange für den Einsatz der Armed Merchant Cruisers und Hilfskreuzer bis zu den Themen Menschenführung, persönliche Betroffenheit, Intention und Lebenswelten der Akteure sowie Eindrücken von Besatzungen und Vorgesetzten. Die Arbeit beantwortet schließlich eine klare historische Fragestellung, hat einen neuen Forschungsansatz, verfügt aufgrund der komparatistischen Analyse über ein Alleinstellungsmerkmal und bringt so insgesamt einen enormen wissenschaftlichen Mehrwert. Thematisch liegt sie im zentralen Sektor von Schifffahrts- und Marinegeschichte.

Sichtlich bewegt nahm Stefan König die Ehrenurkunde aus den Händen des Vorsitzenden der Stiftung Vizeadmiral a. D. Hendrik Born und der Stiftungsgründerin Ute Redell entgegen. In der folgenden Rede bedankte sich der Preisträger bei allen Unterstützern, die zum Gelingen dieses sehr umfangreichen Projektes beigetragen haben. Besonders seiner ebenfalls anwesenden Ehefrau dankte er, da sie, neben den Belastungen des Familienalltages und der Kindererziehung, ihm immer „den Rücken frei“ gehalten habe. Beim anschließenden Empfang in der Lobby der Landesvertretung gab es neben einem reichhaltigen Buffet noch genügend Zeit zu einem netten, ausgiebigen Smalltalk.

Hans-Stefan Hudak



REGIONALGRUPPE HAMBURG

Shackleton in der Führungsakademie

Trixi Lange-Hitzbleck, Polar- und Kreuzfahrtexpertin, war am 22. November wieder einmal Gast unserer Regionalgruppe mit einem hörens- und sehenswerten Vortrag über „Ernest Shackleton und das goldene Zeitalter der Antarktis-Forschung“.

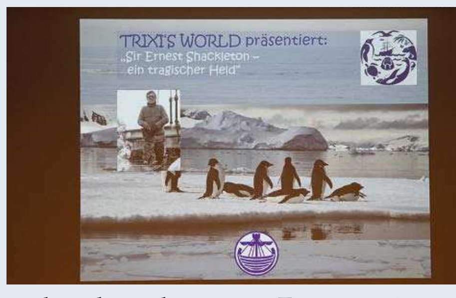
Ihre virtuelle Zeitreise führte das Publikum in die Endurance-Expedition von 1914 bis 1917, die die britische Regierung trotz der Kriegswirren genehmigt hatte. In dem sich stetig aufbauenden Treib- und Meereis wurde das Expeditionsschiff *Endurance* vor der Küste von Prinzregent-Luitpold-Land vom Eis komplett eingeschlossen und schließlich vor den Augen der Besatzung und der Linse des Kameramanns Frank Hurley am 21. November 1915 von den Eismassen regelrecht zermalmt.

Die anschließende Odyssee führte die Schiffsbesatzung nach mehrmonatigem Ausharren auf Eisschollen und der unerfüllten Hoffnung, mittels Eisdrift in Richtung rettende Paulet-Inseln zu gelangen, in drei Beibooten völlig erschöpft nach Elephant Island, eine fast vollständig vergletscherte antarktische Insel. Hier blieb ein Teil der Mannschaft, während Shackleton mit dem Rest der Crew im umgebauten Beiboot *James Caird* eine 800 Seemeilen lange Segeltour zu einer Walfangstation in Südgeorgien wagte, um von hier aus Hilfe zu organisieren: ein sprichwörtlicher Teufelsritt und eine navigatorische Meisterleistung bei ständiger Kenterungsgefahr auf dem sturmdurchpeitschten Südatlantik! Anschließend musste die Crew noch einen kräftezehrenden Fußmarsch zur gegenüberliegenden Küste Südgeorgiens über unwegsames, teils bergiges und noch nie betretenes Terrain meistern, bis sie die ersehnte Walfangstation endlich erreichte.



Ihre Begeisterung für die Lebensleistung von Ernest Shackleton war mit Händen zu greifen: die Referentin Trixi Lange-Hitzbleck

Fotos (3): Stephan Karraß



Trixi-Lange Hitzbleck, die in ihrem Vortrag stets Bezüge zu aktuell buchbaren Kreuzfahrten „auf den Spuren Shackletons“ an identischen, teils historischen Örtlichkeiten herstellte, führte weiter aus, dass selbst die anschließende Rettungsaktion der zurückgebliebenen Crewmitglieder auf Elephant Island erst nach mehrfachen Anläufen unterschiedlicher Schiffe gelang. Am Ende aber hatte von Shackletons gesamter Crew kein Mitglied das Abenteuer mit dem Leben bezahlen müssen. „Optimism, patience, physical endurance and idealism“ waren die Eckpfeiler für Shackletons Handeln, die er sich für seine Expeditionen zu eigen machte und die ihm dazu verhalfen, bis heute neben Robert Falcon Scott und Roald Amundsen als einer der bekanntesten Antarktis-Expeditionsführer im Gedächtnis der Nachwelt zu bleiben.

Stephan Karraß



Allmählich füllte sich der „Flaggensaal“ im Admiral-Dieter-Wellershoff-Gebäude

Winkspruch



Die Seiten der DGSM in *Schiff Classic*

Verantwortlich:
Deutsche Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V.

Kontaktanschrift der DGSM:
Gero Hesse
Brucknerstraße 29,
53844 Troisdorf

E-Mail:
geschaeftsfuehrer@schiffahrtsgeschichte.de



IN VOLLER PRACHT: Das amerikanische Walfangsegelschiff wurde nach dem Quäker und Kaufmann Charles Waln Morgan (1796–1861) benannt

Foto: picture-alliance/AP-Photo

Charles W. Morgan – weltweit das älteste Walfangsegelschiff

„Wal, da bläst er!“

Sie ist eine einmalige Attraktion, der sich kein Besucher entziehen kann. Die 1841 gebaute und von Mythen umgebene *Morgan* liegt nicht von ungefähr im Mystic Seaport in Mystic/Connecticut …

Von Sidney E. Dean

Zwischen dem 18. und dem 20. Jahrhundert bauten US-amerikanische Werften mehr als 2.700 Walfangschiffe. Von Häfen in Neuengland und an der US-Westküste befuhren sie sämtliche Weltmeere. Darunter auch die *Charles W. Morgan*, gegenwärtig der weltweit älteste hölzerne Walfänger und zugleich das älteste noch schwimmende Handelsschiff der USA. Die *Morgan* ist zwar heute ein Museumsschiff, aber voll seetauglich – wie sie 2014 bewies.

Es war die Hillman Brothers Werft in New Bedford, Massachusetts, die das Schiff 1841 baute. Auftraggeber und erster Besitzer war der Unternehmer Charles W. Morgan, der in mehrere Schiffe investierte. Die aus Eiche und Kiefer gefertigte dreimastige Bark ist 31 Meter lang, 8,5 Meter breit und verdrängt 471 Tonnen. Der Großmast ragt 34 Meter über das Deck, bei voller Takelage setzt die *Morgan* 677 Quadratmeter Segel.

Das Schiff erreichte neun Knoten Fahrt, die Geschwindigkeit war bei einem Walfänger aber sekundär. Nach Sichten eines Tieres begann die eigentliche Jagd in vier schnittigen Ruderbooten, die der Walfänger an der Reling führte. Die Unterkünfte lagen auf dem Zwischendeck, 22 Matrosen schliefen am Bugende, wo das Schaukeln des fahrenden Schiffes am stärksten zu spüren war. Dieser Raum war eng, dunkel und schlecht belüftet. Andererseits hatten die Matrosen im Gegensatz zu den Besatzungen vieler zeitgenössischer Schiffe den Luxus eigener Kojen sowie Platz für eine Seemannskiste.

Mittschiffs bis achtern lagen Unterkünfte für mehrere Maate sowie für Harpuniere und Schiffshandwerker. Die Kapitänskajüte befand sich am ruhigen Heckende und be-

NACH 100 JAHREN DIENST: Am 8. November 1941 lief die *Charles W. Morgan* zu einer umfangreichen Restaurierung im Mystic Seaport Connecticut ein

Foto: picture-alliance/AP-Photo



UNVERWÜSTLICH: 2008 bis 2013 war der Walfänger zur Reparatur und verschluckte 172 Jahre nach seinem Bau stolze sieben Millionen Dollar Instandsetzungskosten

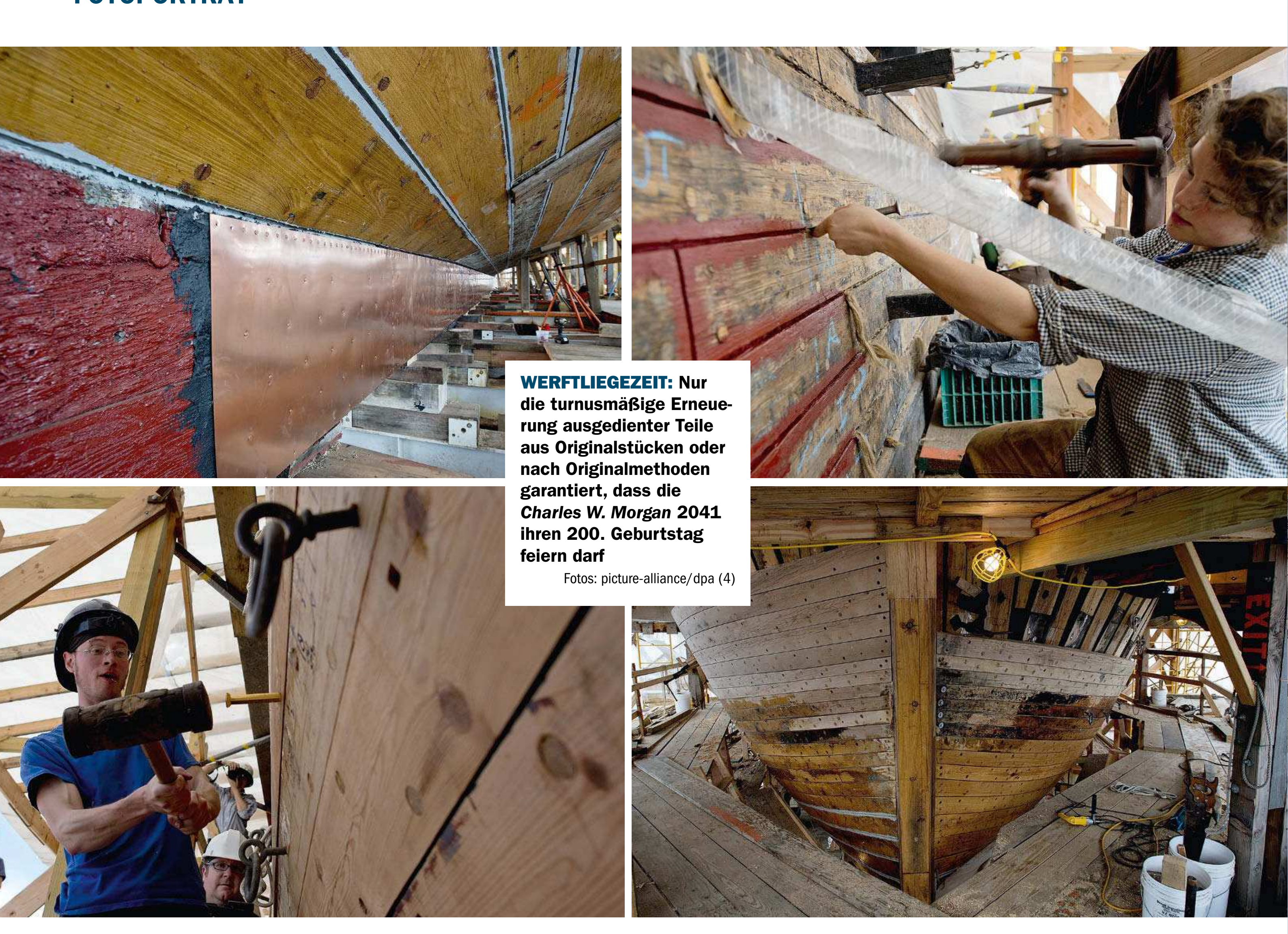
Foto: picture-alliance/AP-Photo

stand aus einer Kajüte, einem Wohnraum (mit Sofa) sowie einem eigenen Speiseraum. Insgesamt fünf Kapitäne brachten ihre Ehefrau und Kinder mit auf die beschwerliche Fahrt (das jüngste Kind war bei der Abfahrt gerade drei Wochen alt). Eine Dachluke auf dem Achterdeck sorgte für Licht und frische Luft im Kapitänsquartier. Zusätzlich stand auf dem Achterdeck eine Tageskajüte für die Frau des Kapitäns bereit.

Durchdachte Konstruktion

Ganz hinten auf dem Achterdeck befand sich das Schiffsrad und davor die Freiluftkombüse. Den größten Teil des Vorderdecks nahm ein riesiger Ziegelofen ein – mit zwei großen, gusseisernen Trankesseln.

Erlegte Tiere band man Steuerbord am Schiff an und zerlegte sie im Wasser. Tonnenschwere Fettstücke hievte man per Ankerwinde auf das Vorderdeck und ließ sie durch eine Luke in den sogenannten *Blubber Room*



WERFTLIEGEZEIT: Nur die turnusmäßige Erneuerung ausgedienter Teile aus Originalstücken oder nach Originalmethoden garantiert, dass die *Charles W. Morgan* 2041 ihren 200. Geburtstag feiern darf

Fotos: picture-alliance/dpa (4)

(Walspeckraum) im Zwischendeck herunter. Hier zerschnitten die Männer das Fett in handlichere Stücke, brachten sie dann auf das Vorderdeck und ließen sie in den Kesseln zu Tran aus. Zur Befeuerung des Ofens dienten dabei die weniger verwertbaren Teile des Wals.

60 bis 70 Wale pro Fahrt

Bis ein Wal vollständig verarbeitet war, dauerte es meist 24 bis 48 Stunden. Der gewonnene Tran lagerte dann, in Fässer eingefüllt, im Laderaum. Im Verlauf einer erfolgreichen dreijährigen Fahrt erlegte die Besatzung rund 60 bis 70 Wale. Der Laderaum fasste bis zu 3.000 Tranfässer zu je 119 Litern.

Theoretisch brachte das Schiff pro Fahrt mehr als 350.000 Liter Tran mit einem Wert von 56.000 Dollar (Mitte des 19. Jahrhunderts), was einer heutigen Kaufkraft von 1,7 Millionen Dollar entspricht. Die ertragreichste Fahrt der *Morgan* fand 1859 bis 1863 statt – mit einem Erlös von 165.704 Dollar! Mit der einsetzenden Erdölförderung ab 1859 ließ die Bedeutung des Waltrans allmählich nach. Dafür wuchs die Nachfrage nach Barten und Ambra. Der Walfang blieb also einträglich. Im Verlauf eines 80-jährigen Einsatzlebens unternahm die *Morgan* 37 Fahrten mit insgesamt 1.500 Matrosen aus mehr als 50 Nationen unter 20 Kapitänen.

In der Regel war der Walfänger drei Jahre unterwegs, bis er voll beladen wieder in den Hafen von New Bedford oder (1886 bis 1906) San Francisco einfuhr. Die längste Fahrt dauerte 1.801 Tage, die kürzeste nur neun Monate. Insgesamt erbrachten die

AMBRA – DAS GOLD DES WALS

Es diente jahrhundertelang zur Parfumherstellung und ist selbst heute noch in sehr kostbaren Mixturen enthalten. Dabei handelt es sich eigentlich nur um ein Abfallprodukt des Verdauungstraktes

DAUERBRENNER Die 38. Fahrt des Walfängers

Eine groß angelegte Restaurierung gelang 2008 bis 2013 in der Museumswerft. Dabei besserte man die Bereiche zwischen der Wasserlinie und dem Kiel sowie an Bug und Heck gezielt aus, um das Schiff wieder hochseetauglich zu machen.
Am 17. Mai 2014 fuhr die *Charles W. Morgan* zu einer dreimonatigen Segeltour entlang der Küste Neuenglands aus. Der ehemalige Walfänger lief verschiedene historische Häfen der US-Nordostküste an, darunter auch den alten Schiffsstandort New Bedford, und zog im Verlauf dieser Reise die Blicke von rund 65.000 Besuchern auf sich.
Seit August hat die *Charles W. Morgan* wieder am Museumskai in Mystic festgemacht. Die Bark ist täglich von 10 bis 16 Uhr geöffnet.

mysticseaport.org



KLEIN, SCHLANK UND WENDIG: Das Schiff war so konstruiert, dass es einen Wal mühelos verfolgen konnte – die eigentliche Jagd übernahmen dann die sechs Ruderboote

Foto: picture-alliance/AP-Photo

UMFUNKTIONIERT: Ursprünglich war die *Charles W. Morgan* als Vollschiff getakelt, erst später wurde sie zur Bark, das heißt, der achtere Mast besaß ein Gaffelsegel und kein Rahsegel

Foto: picture-alliance/AP-Photo

Fahrten 54.000 Fässer Tran und 69.500 Kilo Barten mit einem Gesamtwert von 1,2 Millionen Dollar. Es war allerdings hart erarbeitetes Geld. Die *Charles W. Morgan* überstand über die Jahrzehnte Treibeis, Orkane und sogar einen Angriff kanufahrender Kannibalen im Südpazifik.

Jahrhundert-Denkmal

1921 kehrte sie von ihrer letzten Fahrt nach New Bedford zurück. Die Stiftung Whaling Enshrined übernahm das Schiff 1924 und stellte es fast 20 Jahre lang in Massachusetts aus. Im Jahr 1941 fand es ein neues Zuhause – das Mystic Seaport Museum in Mystic, Connecticut. Hier liegt der legendäre Walfänger noch heute neben anderen historischen Schiffen am Kai im Mystic River.

Im Jahr 1966 wurde die *Morgan* zu einem nationalen Denkmal der Vereinigten Staaten erklärt, und im Jahr 2000 kam die World-Ship-Trust-Award-Auszeichnung hinzu.

Seit 1941 kamen mehr als 20 Millionen Besucher aufs Schiff. Auch wenn der Walfang zwischenzeitlich geächtet ist, stellte er im 19. Jahrhundert einen überaus wichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Als modernes Museumsschiff beleuchtet die *Charles W. Morgan* diesen Teil der Menschheitsgeschichte und klärt über die Lebensumstände der Besatzung auf. ⚓

ORIGINAL: 10,5-Zentimeter-Schnelllade-Kanone L 45 in offener Bettung

REKONSTRUIERT: Norwegischer Widerstandskämpfer mit Funkkontakt zu einer Gegenstelle in England

AUF WACHT: Das Logo des Museums zeigt die Silhouette eines deutschen Soldaten vor einem Küstengeschütz

Forsvarsmuseum in Tromsø

Wo die Zeit stillsteht

Exponate in der Marine-Küstenbatterie Süd

Tromsø, die mit Abstand größte Stadt Nordnorwegens, gilt als „Tor zur Arktis". Diese Funktion hatte sie in gewisser Weise auch während des Zweiten Weltkrieges für die Deutsche Wehrmacht, als sie eine wichtige Rolle in deren arktischen und subarktischen Operationen spielte.

Um die auf einer Insel gelegene Stadt gegen einen Angriff von See her zu sichern, begannen die Deutschen schon bald nach der norwegischen Kapitulation mit dem Bau von insgesamt fünf Artillerie-Stellungen. Dazu gehörte auch die auf dem Festland südöstlich der Insel gelegene Marine-Küstenbatterie Süd mit drei 10,5-Zentimeter-Geschützen, die spätestens im Januar 1941 einsatzbereit war.

Das norwegische Militär betrieb diese Batterie während des Kalten Krieges weiter und wandelte sie 1993 in ein Museum um, das die Militärgeschichte der Region von 1250 bis heute, aber mit dem Schwerpunkt auf dem Zweiten Weltkrieg, präsentiert. Dabei steht die Deutsche Kriegsmarine im Mittelpunkt. Der Kommandobunker, der nur auf Voranmeldung für Besuchergruppen geöffnet wird, ist immer noch mit originalen Kommunikationsmitteln ausgestattet. Das Außengelände beherbergt zwei vom Bochumer Verein gebaute Originalgeschütze in ihren offenen Bettungen sowie einen von weltweit wohl nur noch drei erhaltenen Raketenwerfern RW 300/38-Zentimeter-RAg M43 zur U-Boot-Abwehr.

Ein 150-Zentimeter-Suchscheinwerfer mit einer Reichweite von bis zu 20 Kilometern, Teile des Anti-U-Boot-Netzes vom Schlachtschiff *Tirpitz*, das am 12. November 1944 nur knapp sieben Kilometer Luftlinie von hier entfernt von britischen „Lancaster"-Bombern versenkt wurde, und weitere Großexponate rosten vor sich hin. Im ehemaligen Munitionsbunker informiert eine Ausstellung ausführlich über die *Tirpitz* – und zwar nicht nur in Bild und Text, sondern auch anhand zahlreicher originaler Artefakte des deutschen Kriegsschiffes, die man während des bis in die 1950er-Jahre dauernden Abbruchs des Wracks gefunden hatte.

Weitere für deutsche Besucher interessante Themen sind der norwegische Widerstand gegen die deutsche Besatzung und dessen speziell gegen die deutschen Kriegsschiffe gerichtete Spionage, die maßgeblichen Anteil an der Versenkung der *Tirpitz* hatte, sowie der Rückzug der deutschen Truppen 1944/45 vom Belagerungsring um Leningrad über Finnland in die norwegische Provinz Troms. Die meisten der 120.000 Männer, die für die Strecke rund sechs Monate benötigten, schifften sich in Tromsø Richtung Heimat ein.

Die Erläuterungen zu den Exponaten sind teilweise dreisprachig – neben Norwegisch auch auf Deutsch und Englisch – gehalten. Das Museum liegt in der kleinen Ortschaft Midtre Kaldslett, die zum Tromsöer Stadtteil Tromsdalen gehört, rund fünf Kilometer südlich der berühmten Eismeerkathedrale, und ist auch mit den Buslinien 12 und 28 zu erreichen. *Detlef Ollesch*⚓

INFO

Anschrift
Tromsø Forsvarsmuseum
Solstrandvegen 370
N-9020 Tromsdalen
www.tromsoforsvarsmuseum.no

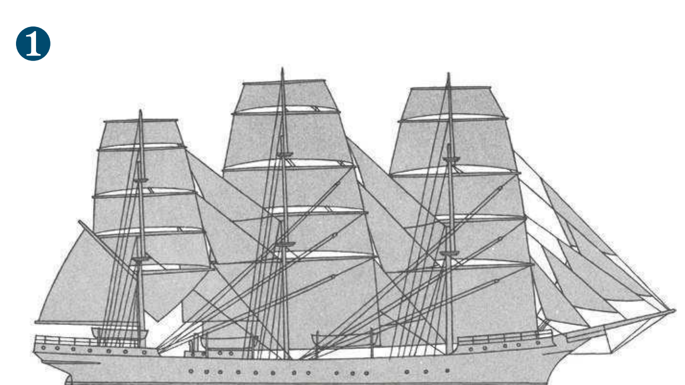
Öffnungszeiten
1. Mai bis 30. Juni und 1. bis 30. Sep.
So 12–17 Uhr
1. Juni bis 31. Aug. Mi–So 12–17 Uhr
1. Okt. bis 30. April geschlossen

Fotos: Detlef Ollesch (3)

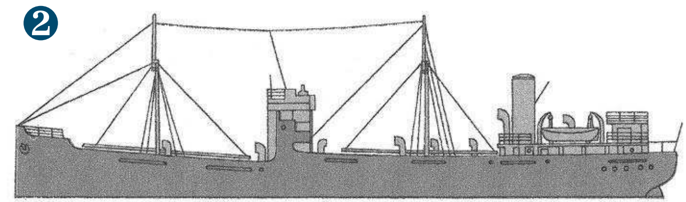
Bilderrätsel

Erkennen Sie das Schiff?

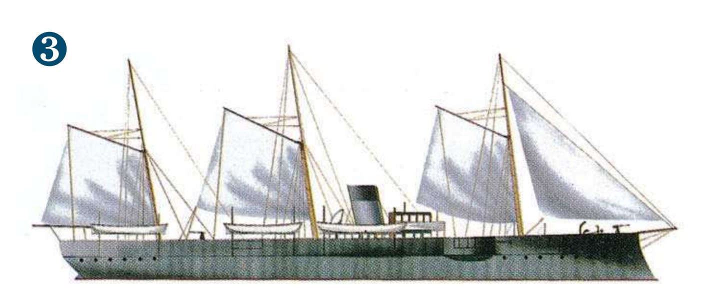
❶



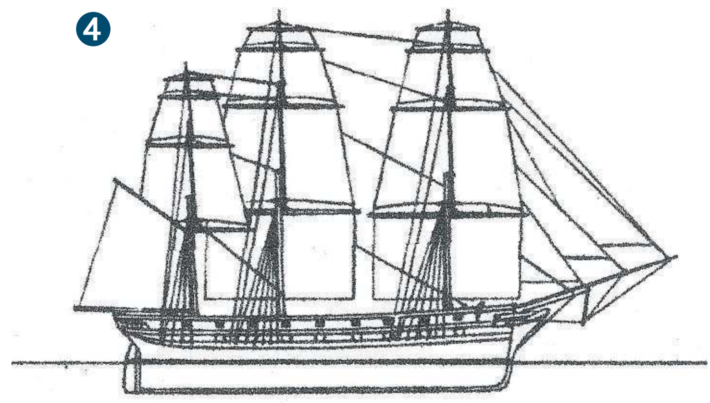
❷



❸

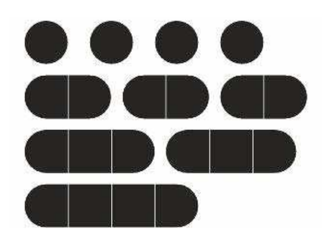


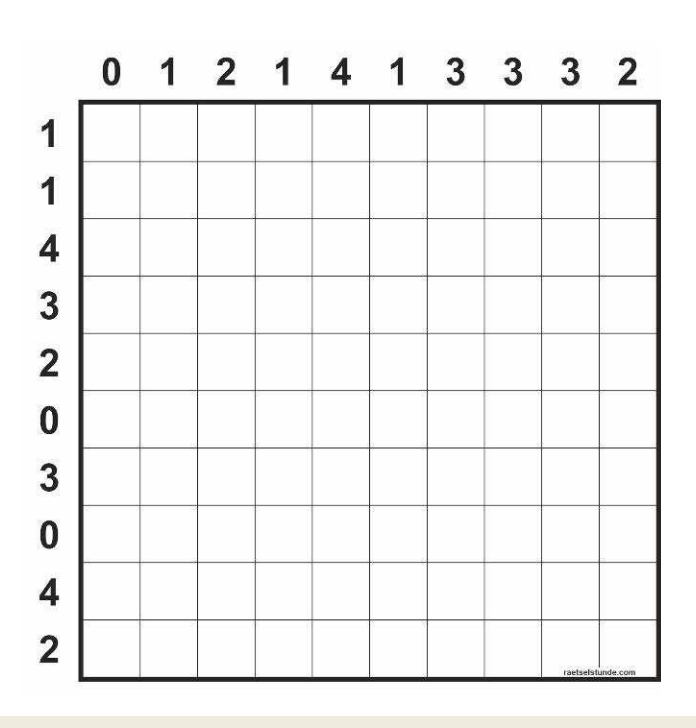
❹



Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.





Lösungen:

Bilderrätsel

1 Segelschulschiff *Danmark* (Dänemark, Stapellauf 1933)
2 Kohlenschiff *Colier* (Großbritannien, um 1900)
3 Kanonenboot *Donez* (Russland/Sowjetunion, Stapellauf 1887)
4 *SMS Mercur*, Handels-, Transport- und Schulschiff (Preußen, Stapellauf 1847)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)



Mercator II.

Die Karte von Rumold Mercator (1541–1600) von 1596 zeigt die Welt im typischen Stil des späten 16. Jahrhunderts mit einer großen „Terra Australis“ im Süden, der Nordwest-Passage mit einem ungewöhnlich geformten Nordpol und einer ausladenden Westküste Südamerikas. Auch die mythischen Inseln im Atlantik sind eingezeichnet. Rumold Mercator war der Sohn des berühmten Gerhard Mercator (1512–1594), eigentlich Gerard de Kremer (deutsch: Gerhard Krämer), der selbst im arabisch-islamischen Raum bekannt war. *AK*

NDIOSA DESCRIPTIO

ori ac fautori summo, in veteris amicitię ac familiaritatis memoriā Rumoldus Mercator fieri curabat A°. M.D.Lxxxvii.

Foto: Interfoto/Luigino Visconti

Geheimwaffe Hilfskreuzer



Eigentlich sollten sie den Seekrieg nur unterstützen, doch die Hilfskreuzer-Flotte reifte nach durchweg positiven Erfahrungen 1914 bis 1918 in der ersten Hälfte des Zweiten Weltkriegs zu einer eigenständigen Komponente heran. Zwar hatte die Seekriegsleitung zunächst Hilfskreuzer (HSK) operativ noch nicht berücksichtigt, was sich aber nach den ersten Erfolgen änderte. Ihren Wert, durch großräumigen Einsatz feindliche Seestreitkräfte zu binden, verloren sie erst mit Einführung des Radars und der zunehmenden Luftüberwachung. Das Titelthema der nächsten Ausgabe beleuchtet die operative Idee, Technik und Einsätze der deutschen Hilfskreuzer im Zweiten Weltkrieg.



Helgoland 1914

Schock für den Kaiser: Am 28. August verlor die Marine drei Kreuzer und bewies, dass sie in vielen Punkten für den Kampf gegen die Briten schlecht vorbereitet war.

Seemacht Japan

Auf dem Weg zu alter Stärke? Japan rüstet aktuell zur See auf – ein Blick in seine bewegte maritime Geschichte zeigt die Hintergründe für das neue Selbstbewusstsein.



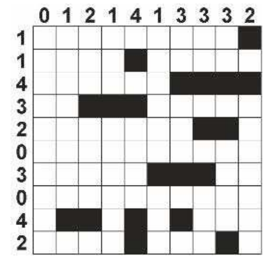


Kretschmers U 99

Eine U-Boot-Legende: Was machte den gebürtigen Schlesier zum erfolgreichsten U-Boot-Kommandanten des Zweiten Weltkriegs?



Auflösung des Rätsels



AUSSERDEM:

Änne Ursula Vor Norderney gesunken, jetzt entdeckt

Zeitenwende Gefecht in der Manilabucht 1898

Foto-Porträt Segelschulschiff *Gorch Fock I*

Die nächste Ausgabe von SCHIFF*Classic* erscheint am 25. März 2019

Fotos: SZ-Photo/Scherl (2)/ap/dpa; Interfoto/Mary Evans

SCHIFF*Classic*

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben

Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (8 Hefte) € 67,20 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 30 | 2/2019 | Februar–März | 7. Jahrgang
Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 106 | 47. Jahrgang
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller
Chef vom Dienst Christian Ullrich
Redaktionsbeauftragter der DGSM Dr. Heinrich Walle (Fregattenkapitän a. D.)
Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän z. S.), Prof. Dr. Christoph Schäfer, Dr. Heinrich Walle, Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R.)
Layout Ralph Hellberg
Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München www.geramond.de
Geschäftsführung
Henry Allgaier, Alexander Koeppl
Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz, thomas.perskowitz@verlagshaus.de
Anzeigenleitung
Uwe Stockburger, uwe.stockburger@verlagshaus.de
Anzeigendisposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
rudolf.schuster@verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019
Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim
Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich
Druck LSC Communication, Krakau

ISSN 2196-7490



Modellbau 2018

Neuheiten vom Besten!

King of Prussia

1:42

Britisches Schmugglerschiff
Länge: 745 mm
Bestell-Nr. 20162

Sea-Jet Evolution

Länge: 685 mm
Bestell-Nr. ro1266

www.krick-modell.de

Fordern Sie den aktuellen Krick-Hauptkatalog gegen € 10,- Schein (Europa € 20,-) oder den "Highlights 2018" Prospekt gegen Einsendung von Briefmarke im Wert von € 1,45 Porto (Europa € 3,70) an.

Diese Kataloge sind auch bei Ihrem Fachhändler erhältlich.

ro marin by krick

Düsseldorf 1:25

Feuerlöschboot, Gesamtlänge: 1160 mm
Bestell-Nr. ro1100



Modellbau vom Besten

Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr. 1 · 75438 Knittlingen

www.bildwork.de/AZ KSC052018